

## 法政の単発機ローマへ飛ぶ

著者	宮永 孝
出版者	法政大学社会学部学会
雑誌名	社会志林
巻	68
号	1
ページ	1-61
発行年	2021-07
URL	<a href="http://doi.org/10.15002/00024438">http://doi.org/10.15002/00024438</a>

## 法政の単発機ローマへ飛ぶ

宮 永 孝

はじめに（「青年日本号」訪欧の壮途につく）

### 一 外地（朝鮮、満州）への飛行

—— 東京 —— 大阪 —— 蔚山<sup>うるさん</sup>（韓国） —— 京城 —— 奉天（満州） —— ハルピン —— チチハル —— 満州里。

### 二 シベリア横断飛行

満州里 —— チタ —— イルクーツク<sup>（エンジン故障のため二週間ちかく滞在）</sup> —— 閑話休題（イルクーツクで亡くなった日本漂流民） —— ニジネウデ  
イスク —— クラスノヤールスク —— ノボシビルスク —— オムスク —— クルガン —— クラスノフィムスク —— カザン —— ゴロホ  
ベツ近郊<sup>（エンジン故障のため不時着）</sup> —— モスクワ。

### 三 西欧への飛行

モスクワ —— デュナブルク（ラトビアのダウガピルス） —— ケーニヒスベルク（ドイツ） —— ベルリン —— プリュッセル  
（ベルギー） —— クロイドン（ロンドン郊外） —— ハンワース（ロンドン郊外） —— リム（イングランド南東部、ケント州）  
—— パリ（フランス） —— ベルマントン<sup>（視界わるく、フランス中部の村に不時着）</sup> —— リヨン（離陸後、エンジン故障） —— マルセーユ（フランス）  
—— ピサ（イタリア） —— ローマ。  
むすび

はじめに（「青年日本号」訪欧の壮途につく）

これからかたる話は、いまから九〇年ほどまえの法政大学の壮挙についてである。本学の航空研究会の複葉のプロペラ機は、東京からびゅんぴょんガエルのように、着陸地を転々としながら、朝鮮・満州・ソ連をへてヨーロッパにいたり、ローマまで行った。航程約一万四〇〇〇キロ。飛行日数——二十一日。滞在に要した総日数九十五日（約三ヵ月）である。

この訪欧飛行は、日本学生による、国産機を使つての最初のスポーツ飛行であり、大正十四年（一九二五）夏——朝日新聞主催の「初風」「東風」の飛行以来、まったく初めての試みであった。法政の歴史上、また学生のクラブ活動史のうえで画期的なことであり、空前絶後のことであった。本稿はこの壮大なくわだての航跡をたどつたものである。

#### 一 外地（朝鮮、満州）への飛行

昭和六年（一九三一）五月二十九日——この日の羽田東京国際飛行場の空は、前夜のはげしい雨の名残りなく、晴れわたっていた。飛行場のメインマストには日章旗がひるがえり、大門にはアーチがもうけられ、場内の式場には紅白のまんまぐが張りめぐらしてあった（『法政大学新聞』昭和6・6・5付）。

羽田の町民は、法政機の出発をみようとして早朝から飛行場に押しかけた。三々五々あつまつたおよそ数万の観客は、十二万坪の飛行場に人がきをつくった。本学の学生数千名のほか、手に「日の丸」の小旗をもつた大師小学校の生徒数百名のほか、高輪中学とその兄弟校である商業学校の生徒、在郷軍人会、青年団ら六百余名が見送りにきていた。

出発式は九時半から、本学オーケストラの「君が代」の演奏によつてはじまった。法政機「青年日本号」にのり込む者は、

操縦士

栗村盛孝くりむらもりたか（経済学部二年生——二等航空士、のち日本航空勤務）

教官

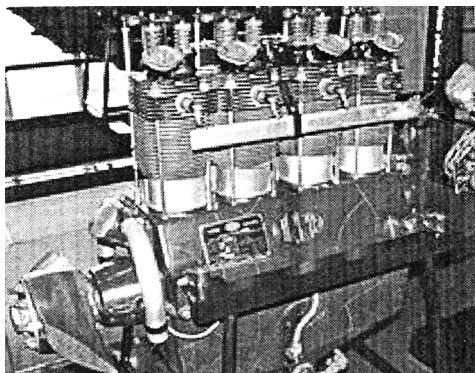
熊川良太郎（法政大学嘱託——一、二等航空士、のち読売新聞航空部勤務）

ら二名である。使用する機体は、イギリス製のエンジンをのぞき、すべて純国産（石川島R三型）であった。その概要はつぎのようなものである。



〔上〕ローマ飛行の壮挙をなした法政大学の  
「青年日本号」  
(石川島 R3 型-昭和6・4 製作)

〔下〕シーラス・ハーミーズ製千気筒エンジン



全長	七・五二メートル
全幅	九・八メートル
重量	五五〇キロ
乗員	二名
発動機(エンジン)	イギリス製シーラス・ハーミーズ MK. II 空冷直列型千気筒(シリンダー)エンジン
正規馬力	一〇五
最大馬力	一一五
最大速度	一五〇ノット
航続時間	一〇時間
航続距離	一、二〇〇キロ





熊川教官

栗村操縦士

なおシーラス・ハーミーズの一〇五馬力エンジンは、故障が多く、たびたび不時着の原因をつくるのである。

栗村、熊川の搭乗者は、式場の最前列にすわると、学校当局ならびに来ひん名士らのあいさつや祝辞を聞いた。東京中央放送局（大正14年「一九二五」愛宕山に開局。現・NHK）のアナウンサーは、出発式のようなすを全国にむけて実況放送していた。

——盛大なる出発式をあげていただいたことを謝するとともに、双肩にかかった重任と名誉に感謝し、死をとして決行するかくごです。ただいまから出発いたします。みなさまのご声援にむくいるつもりです。

栗村、熊川の兩人は、法政大学航空研究会の会長・内田百閒ひゃっけんや会員とさいごの別れのことをばを交わした。このとき会員は大きな声を張りあげて、「離陸の歌」（歌詞・佐藤春夫、作曲・海軍軍楽隊 江口夜詩えぐちよし）をうたいだした。\*

陸を離るる友が機は  
すがた 姿ゆたかに 朝日子の  
やま 山の端のぼる風情かな……

\* 本名・江口源吾（一九〇三〜七八、作詞・作曲家）。岐阜大垣のひと。大正六年（一九一七）海軍に志願し、軍楽補習生となり、のち海軍委託生として東京音楽学校にまなぶ。マーチ風の曲を得意とした。

歌がおわると、二人は機上のひととなった。

かくて学友の手でプロペラが回された。前席には栗村が、後席には熊川教官がすわった。エンジンを二、三度全開にしたのち、滑走車輪の「車輪どめはずせ」

の合図をした。機はじょじょに滑走をはじめた。

場内はかたずをのんで静まり返った。そのようをラジオのアナウンサーは、全国の聴取者につたえた。

飛行機がうごきだすと、熱狂した見送り人はじっとしておれず、機の周囲に押しよせてきたので、栗村はハラハラした。「青年日本号」は、滑走をおえると、ふんわりと空に浮んだ。ときに十時三十七分のことである。

機は上空を一旋回すると、ひとまず大阪をめざした。厚木の上空までは、陸海軍の編隊が二十機見送ってくれた。御殿場の上空あたりから気流がわるくなった。静岡―浜松―豊橋と進むにつれて、機は動揺をつづけ、鈴鹿峠のあたりで、はげしいにわか雨が、左右の翼にあたった。

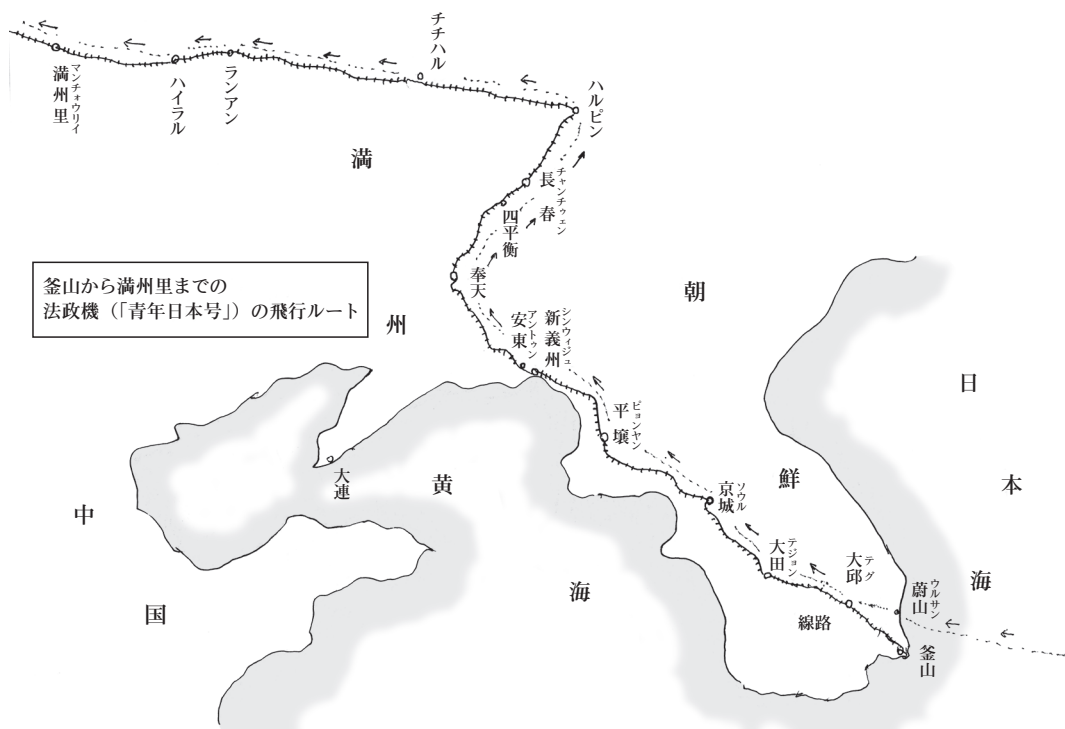
やがて大阪の市街が目に入り、午後二時半ごろ木津川尻きすの大坂飛行場（木津川飛行場ともいう。わが国最初の民間飛行場）に着陸した。大阪朝日新聞社の歓迎と送別会に出席したのち、宿の鶴村屋で一泊した。翌朝、機体を念入りに点検し、燃料を満載した。この日は、朝鮮の京城まで一気に飛ぶ予定であった。

上空には見送りの飛行機が大きく旋回していた。見送りの人々の「万歳」の声に送られて、栗村と熊川はふたたび機上の人となった。空にふんわりと浮ぶと、帽子やハンケチ、小旗をふる人々のすがたが目に入った。

機は針路を西にとった。大阪の街はかすみに包まれている。やがて大阪湾の上空に出、神戸をすぎた。高度は六〇〇メートル。気流もエンジンの調子もよい。航路を海上にとり、赤穂から岡山へと進むが、白浜や青松の瀬戸内海は、もやのためによくみえない。機は福山―尾道おのみち―広島をへて三田尻（山口県防府市南部の旧港町）にでた。

そこから山また山を飛びこえて、日本海沿岸の小串にいたった。日本海の青々とした海が目に入ってきたが、生れてはじめて日本本土をはなれる時がきたかと思うと、不安がよぎった。ここから朝鮮へは、二〇〇キロにわたる航路がひかえている。眼下に漁船らしきものが点々とみえる。高度を三〇〇メートルまで下げた。針路は西にとったまゝである。追い風にのり、一時間ほど進んだころ、灰色の雲のなかから緑色の島がみえてきた。対馬つしま（朝鮮半島と九州本土の中間にある島）である。空を飛んでいると、雲と陸とを見きわめることはむずかしい。雲とおもったら陸地であつたり、陸地かとおもったら雲だつたりする。

進路を北にとり、二〇分ほど海上を飛びつづけるうちに、水平線のかなたに朝鮮半島がうすぼんやり見えてきた。陸に近づくにつれて、緊張感



もやわらいできた。はじめて見る朝鮮のすがたは、“赤はげの山”という印象だった。くねくねと曲がった川、丘陵に点在する小屋、白衣の人のすがたも珍らしい。

蔚山湾（朝鮮半島の南東岸、釜山の北東六〇キロ）がみえたら、飛行場は目と鼻のさきであるが、飛行場と畑の区別がはっきりしない。が、十二時四〇分、蔚山飛行場に着陸した。大阪を立て五時間四〇分である。

土地の代表者、飛行場関係者、日の丸の小旗をもった小学生らの出迎えをうけ、格納庫内の歓迎会場で昼食をこちそうになった。エンジンの調子はよいのだが、教官の回転計（回転速度計）が故障していた。ここでは修理できないといわれ、京城で直してもらうことにした。

蔚山で休憩すること一時間あまり、厚いもてなしに感謝しつつ、二時すぎ蔚山飛行場を飛びたった。つぎの着陸地は京城（朝鮮半島中央部、漢江上流右岸に位置、現・韓国首都）である。機は慶州（朝鮮半島南東部、釜山の北八〇キロ）——大邱（朝鮮南部の大会）——大田（朝鮮西部、大田川が流れる盆地に位置）——平沢（朝鮮半島西部）の町の上空を飛びつづけた。空からみえるものは、まがりくねった河川、それは水がすくないから、河床がみえる。そのため道路とみまちがうことが多い。樹木のない、褐色の土肌をむきだしにした山々。丘陵、せまい谷に点在する小部落、どこも殺風景な感じがする。

平沢から水原（韓国北西部、京城の南二七キロ）まで進むと、空輪会



京城 南大門通り（大正期）



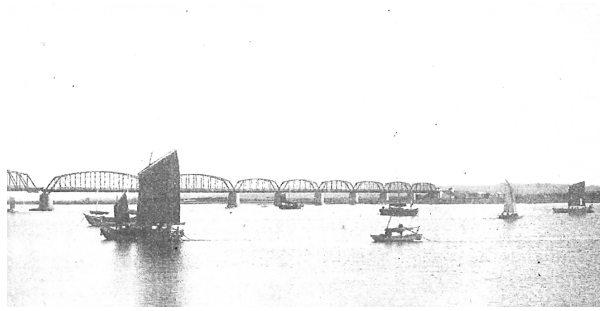
京城の全景（大正期）

社のフォッカー機の編隊の出迎えをうけたが、それに乗っていたのはみな校友であった。かれらは手や日の丸の小旗をふっていた。

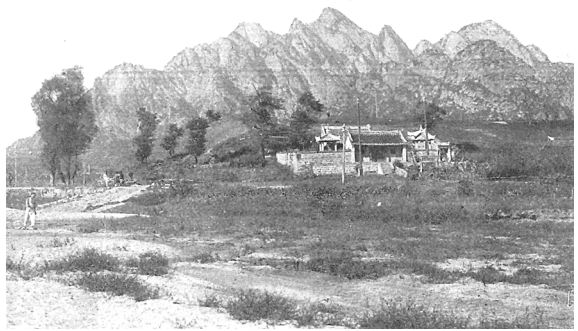
五時十五分、汝矣島飛行場（漢江下流の川瀬<sup>かわせ</sup>「川の浅いところ」）に着陸した。ここでも歓迎陣が待ちかまえていた。総督府や軍関係の幹部、朝鮮学生総代<sup>じょうせいどうだい</sup>、法政大学の校友らから歓迎をうけ、激励のことばと花束をうけた。明日はハルピンまで飛ばねばならぬ。飛行場から京城<sup>ソウル</sup>まで車でいき、京城クラブの歓迎会に出席したのち、京城ホテル（南山町三丁目、間数一四）に投宿した。

朝四時に起ると、早々と身じたくをし、朝食をすませた。校友が準備した車にのると、飛行場にむかった。京城の街は、朝もやに包まれ、並木のある街道はひっそりとしていた。二〇メートル先は何もみえず、南大門（城門）や電車の架線がうすぼんやりと見えた。漢江鉄橋も飛行場も濃いもやにつつまれていた。教官の回転計は、修理をおえていた。

午前五時四十三分——機は万歳の声に送られて汝矣島飛行場を飛び立った。景色は昨日の赤はげの山とは異なり、緑の丘陵やひくい山が目に入

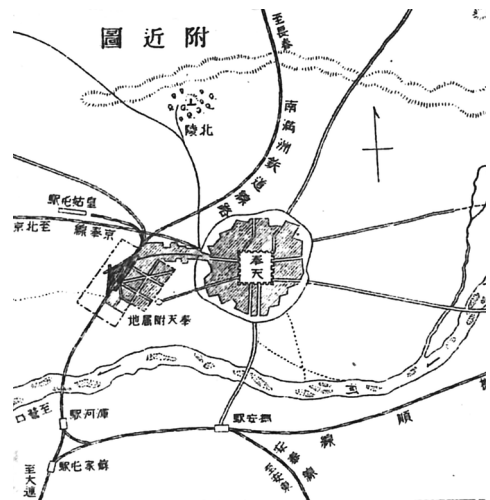


鴨緑江と鉄橋



鳳凰山の風景

『満州土産 写真帖』満州日々新聞社、大正・3・6より



奉天と近郊の地図

った。鉄道線路にそって一時間半ばかり飛ぶと、平壤（朝鮮半島北西部、現・北朝鮮の首都）の上空にでた。

平壤から西朝鮮湾の海上をまっすぐ進み、宣川（北朝鮮西部の町）へ抜けた。このあたりの海岸は、褐色のどろ洲である。地上も海も、もや

がかゝっていて陰うつな感じがした。高度は八〇〇メートル、新義州（北朝鮮北西部、河鴨緑江河口左岸に位置）をすぎ鴨緑江（中国と北朝鮮

の国境をなす川）をしりめに中国大陆に入ってしまった。

安東（丹東の旧称——中国東北地区南部——遼寧省南東部の町——鴨緑江の右岸に位置）から安奉線（安東——奉天間の鉄道）に沿って進み、

栗村が操縦した。澄んだ青空を小さい雲がつぎつぎと流れてゆく。安東から三〇分ほどゆくと、右手前方に濃紺の岩山がみえた。有名な鳳凰山である。それは雄大な景観であった。この名山をすぎると、展望がひらけ、教官がふたたび操縦かんをにぎった。

満州の春は、まだあさく、緑野はみられなかった。左右に八〇〇から一〇〇〇メートルの山がいくえにも重なっているが、どれも褐色であり、索漠たる風景であった。エンジンの調子はよいし、気流もおだやかである。連山関をすぎたころ、針路をまちがえ、地形と地図とをみくらべた。



奉天の針路は、北北西であったが、東東北に進んでいた。

やがて奉天（古名・瀋陽、盛京という。清朝の旧都）の平野に出たが、一転して乱気流に巻きこまれ、機体は上下左右にはげしく動揺した。乱気流のなかをあきれながら飛ぶうちに、平野のまんなかに奉天（遼寧省の省都、長春の南西二六〇キロ）の市街がみえてきた。すると陸軍の甲式四型戦闘機の出迎えをうけた。

奉天の東北航空省飛行場（軍用飛行場）に到着したのは十一時二十七分であり、汝矣島で飛行場を立てから約六時間ほど経っていた。ここでは現地総領事館、陸軍や憲兵隊の幹部、朝日新聞社の支局長らが待ちうけており、司令部の中庭にもうけられた日支合同の歓迎会にのぞんだ。

零時二十四分（満州時間）、食事をおえた栗村と教官は飛行場にもどると、一路ハルビン（黒龍江省の省都。長春の北東二三〇キロに位置。ロシア人が建設した大都市）へむかった。気流はわるく、北西の横風がふいていた。奉天——鉄嶺（瀋陽の北東七〇キロ）——開原（瀋陽の北東九〇キロ）までは、みわたすかぎり大平原である。鉄道沿線は、褐色の畑——高粱（中国北部に産する背のたかいトウモロコシ）畑である。この広々とした平野には、ふしぎなことに、どこにも人のすがたはなかった。

開原をすぎると、地形は丘陵地になってきた。エンジンの調子はよいのだが、気流はわるく、機はゆればなしである。四平街（吉林省中南部の町、長春の南西九〇キロ）——鄭家屯（双遼のこと。四平の北西九〇キロ）——公主嶺（長春の南西六二キロ）——長春（吉林省の首都、商業都市）をすぎるところ、大つぶの雨がふりだし、それが両翼をたたきつけるようになった。気流はわるく、うすぐらい空の中を鉄道にそって進んでゆくと、第二松花江（黒龍江「アムール川」の一支流。沿岸にハルピンの都市がある）の川面が光ってみえるようになった。ハルピンまでは、あと一時間ほどの航程である。

第二松花江をわたると、陶頼昭——双城（黒龍江省南部、ハルピンの南西五〇キロ）の街を眼下にみ、さらに平野の上空を進んでゆくと、灰色の雲間からハルピンの大市街がぼんやり見えるようになった。

ハルピンは、北満のモスクワの異称がある。その馬家溝飛行場（新市街の南に位置）は、東支鉄道の線路のそばにあった。それは小さなものであり、まわりに高圧線の高い鉄塔があった。着陸地点には、

「白いT字形の布板」

がしいてあり、そこにうまく車輪をつける必要があった。でないと、飛行場を突破しそうであった。



ハルピンの銀座キタイスカヤ街（昭和初年）



ハルピンの街

操縦は教官がやった。教官は飛行場のうえを一周したのち、機首を高圧線と平行にむけ、降下しながら、横すべりに布板にむかった。機は布板のよこに車輪をつけ、すこし滑走したのち、とまった。みごとな操縦である。

五時五〇分であった。「万歳！」の声がきこえてきた。日本人、中国人、ロシア人らが、手に手に日の丸の小旗をもってさげんでいる。格納庫は名ばかりのもので、掘立小屋である。そこに機を入れた。

この日一日の飛行時間は、つぎのようなものであった。

京城——奉天間の六〇〇キロ……五時間四十四分

奉天——ハルピン間五五〇キロ……五時間二十六分

計十一時間十分

六月になるというのに、北満州の夕風はひえびえとしていた。車は小さなみかげ石を敷きつめた街路のうえを走りながら、旅宿の「北満ホテル」（ノヴォオゴロドナヤ街。駅から八八〇メートル。邦人経営の洋式ホテル）へいそいだ。途中、いずこともなく、教会の鐘の音がきこえてき

た。食事をし、フロに入り、ベッドに横になったら、深いねむりについた。

宿のうらの教会から、鐘の音がひびいてきた。お茶の水のニコライ堂の鐘の音とおなじである。十時すぎ飛行場に行った。テントを張り、日本機の警戒にあたっていた数名の少年団員は、一列横隊に整列すると、いっせいに敬礼した。

さっそく汚れた点火プラグを洗ったり、燃料をつみ込んだり、機体の各部分を点検した。そのあと横浜正金銀行の支店にいき、万一の場合を考慮し、入用とおもわれる金額を米ドルにかえた。午後二時から、松花江岸のヨットクラブで、同胞有志による歓迎昼食会がひらかれた。日本人会の副領事をはじめ、三十余名があつまった。

翌朝、四時半におき、明るい電灯のもとで身じたくをした。女中がはこんできた朝食の膳には、三〇センチもあろうかと思えるタイがのせてあった。宿の主人の心づかいである。飛行場には五時半ごろ着いた。

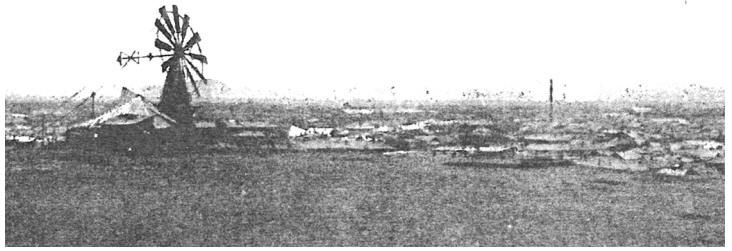
六時二十五分——見送り人に別れをつけ、馬家溝飛行場を離陸した。飛行場の上空を一周したのち、東支鉄道沿いに針路を北西にとった。美しい楕円形をしたハルピン市街を眼下にみ、松花江の大鉄橋のうえを越えた。何の変哲もない荒地のうえを二時間ほど飛ぶと、大小の沼地がたくさんみえた。あたり一面は目がさめるばかりの緑地である。

齊昂せいこう輕便鉄道（満州国竜江省のチチハル駅から昂昂溪駅までの路線）にそって十分ほど北上すると、齊齊哈爾チチハル（黒龍江省中部の都市。ハルピンの北西二七〇キロ）の市街がみえてきた。かなり大きな街である。飛行場は西北の平原にあった。飛行場といっても名ばかりのものであり、格納庫もない。芝草におおわれた天然のものであった。着陸地に達すると、手や帽子をふる者、日章旗をひるがえている者などがみえた。

在留邦人、領事らの出迎えをうけ、着陸のあいさつをすませると、すぐ燃料の補給にとりかゝった。邦人の婦人方は、持参の手料理（ノリまき、五目めし、煮しめ）などを勧めてくれた。男らはつよい酒をのんで談笑していた。だれもが日本の飛行機が飛んでくるというのでうれしくてしょうがない様子であった。かなりつよい風がふいてきたので、十時十四分、在留邦人の歓待を謝して、満洲里をめざして飛び立った。

機は南南西のつよい風にのり、快速力で飛びつづけた。眼下にみるものは、丘陵と荒野である。が、しだいに空模様があやしくなってきた。高度は八〇〇メートルであるが、地上の丘が高度をましてくるから、高度はひくく感じる。大興安嶺ダイアンリン（別称・興安嶺、モンゴル高原の西縁にあたり、平均一五〇〇メートルの山がつづく）の丘陵性の山が、ますます高くなってきた。





満洲里—満洲とロシアとの国境の町。この写真は東方の丘から撮ったもの。

『満洲写真帖』中日文化協会、昭和4・12より。

「青年日本号」は、機体がおもく、エンジンの馬力も小さいので、一つの山をこすと、高度をあげ、またつぎの山を飛びこすというぐあいに、だんだんと高度を引きあげねばならなかった。やがて機は、博克図（大興安嶺の山区）——興安（安康の旧称。漢水上流右岸に位置）——鳥諾爾——雅克石——海拉爾（黒龍江省西部の町、チチハルの北西三七〇キロ）を通過したが、この間の景色は、山々と鉄道の線路、緑野、ひろびろとした高原である。空模様はよいとはいえず、黒雲の中に入ると、大粒の雨に機体は打ちつけられ、はげしく動揺した。

満洲里（黒龍江省西部の町。チチハルの北西五二〇キロに位置。中長鉄道の終点であり、シベリア鉄道との連絡地点。ロシアと中国の税関があり、旅人はここで手荷物検査をうける）の着陸地は、街からだい離れた線路わきの平原であった。テントのそばに日章旗がひるがえっており、人のむれが目に入った。三時二十分、着陸して機体をテントのちかくに寄せた。出迎えたのは、領事代理、在留邦人の代表、中国軍の幹部らであり、鄭教授（法政大学航空研究会の副会長）がつかつかと操縦者のほうに近づく、

——やあ、とうとう来たね。ずいぶん待ったよ。

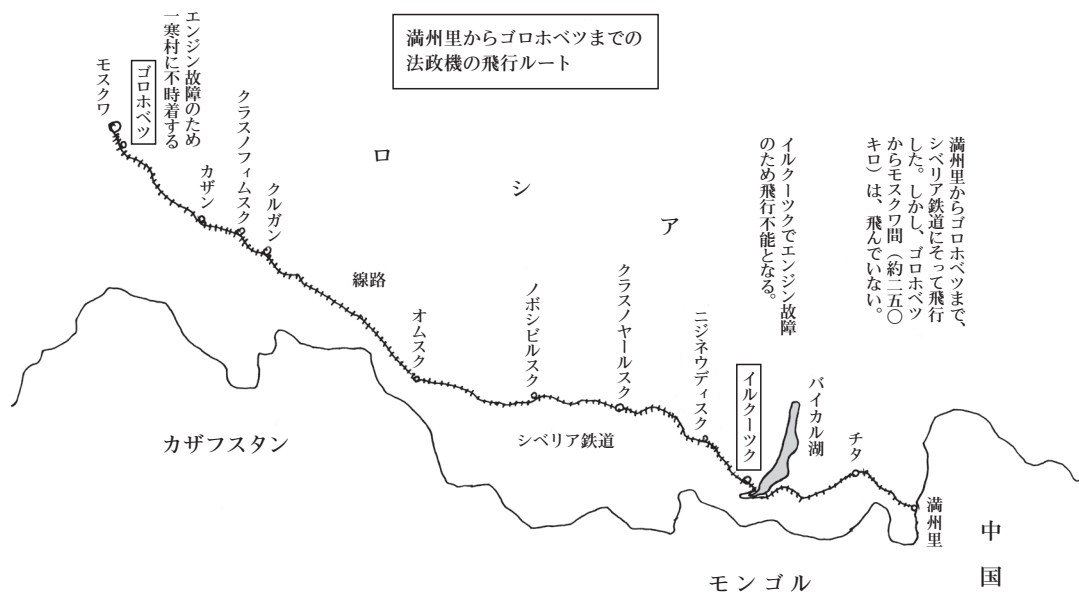
といい、手を差しのべた。

チチハルからの所用時間は、五時間六分であった。宿は邦人が経営している「日本ホテル」である。

腰かけのひくい馬車にのってゆく。うすら寒い風が肌にしみた。

夕陽をあびながら、ラクダの群れが緑の草原を横切ってゆく。飛行場もホテルも名ばかりのものであった。シベリア鉄道を利用してヨーロッパへ往還する者は、汽車の連絡にあまった時間を「日本ホテル」ですごすという。エンジンが発する排気ガスにより、顔もえりもとまっ黒になっている。それを五右衛門ぶろ（かまどの上に直かにすえた鉄のふろ）に入って、洗いおとした。

夜七時半から、日本領事館のそばにある興華楼（中華料理店）で中国側の、ついで在留邦人の歓迎会が日本人小学校であり、それらに出席したが、中華料理店で腹いっぱい食べたあとであったから、居留民が小学校で出してくれた、ホルノールという湖でとれる大きなエビ、コイだかフナ



を煮たり焼いたりしたものを口にすることができなかった。

## 二 シベリア横断飛行

六月三日は、ロシア入りの日である。午前四時半すぎ、栗村らと鄭先生は、馬車にゆられながら飛行場へむかった。外気はつめたく、馬が吐きだす息はまっ白であった。飛行場には、見送りの領事代理、中国側の高官、邦人の代表らがすでに先着していた。

宿で用意してもらった折ずめ弁当(ノリ巻)ほかを機につみ込み、エンジンのカバーをとって、プロペラを回してみた。が、いっこうに始動しない。しまいにはシヤツ一枚になって動かしてみたが、だめだった。そこでガソリンを気筒(シリンドラー)の中に注射したり、プラグを替えてみたが、エンジンはブスともいわなかった。底びえのする草原に見送りに来た人びとは、やがて持参の火酒(ウオッカ、ジン、焼酎などアルコール分の強い酒)をのみはじめた。一時間ほどプロペラをうごかしてみたが、だめであった。やむなく機を鈍い太陽の光のほうにむけて休けいすることにした。太陽の光はだんだん暖かくなり、九時ごろもう一度プロペラを回してみると、こんどは勢いよく回りだした。

九時二〇分、鄭教授の出発合図とともに機は滑走をはじめ、やがて宙に浮くと、上空を一周したのち、つぎの着陸地チタ(十七世紀に起源をもつ古い町。チタ川とインゴダ川の合流点に位置。デカブリストの流刑地として知られている)をめざした。

機はシベリア鉄道にそって進み、いつの間にかロシアと中国の国境をこえた。無

人の広野を飛んでゆくと、鉄道の駅がぼつんぼつんと目に入る。マチュフスカヤをすぎ、オノン Onon 川を通過するころ、くねくねと曲がった山間の線路を眼下にみた。あたりは褐色の山である。ウラジオ線の分岐点カリムスカヤ Karımskaya を過ぎたころ、地形は針葉樹（針のような形をした葉をもった木——松・杉のたぐい）に包まれた山地になった。

カリムスカヤからチタまで、一時間ほどの航程である。見渡すかぎりのうっそうとした森林のうえを飛び、一段と高い針葉樹の山をこえたら、西方の平野に第一チタの街（旧市街）がみえた。その北のほうにある第二チタ（新市街）の上空をすぎると、広い飛行場がみえた。飛行場の中央に、大きな「白円」が描かれており、上空を一周して、そこに着陸した。

到着した時刻は、一時十七分。満洲里から約四時間の飛行であった。やがて二、三名のロシアの士卒が駆けよってきたが、ことばはさっぱり分らなかった。将校がやってきて握手をもとめたが、それはこの隊長であり、ようやく英語で意志の疎通がはかれた。

——労農ロシアは、はるばる飛来した貴殿らに心から敬意を表します。  
と、いった。

そばに国防航空科学協会、民間飛行協会などの幹部がいた。

その後、革命前は海軍士官であり、いまこの大学で英語をおしえているという通訳の案内で、チタのビジネス・ホテルへむかった。でこぼこ道をゆらればなしで、連れてゆかれた所は、三階建のホテルであった。外観はりっぱなものでなく、建物の中に入ってびっくりした。壁はところどころはげ落ちているし、床もでこぼこ、階上の部屋もそまつなものであった。部屋のまん中にテーブルといすがあり、その片すみにベッドがあるだけだった。

ホテルの従業員は、大柄の女性とフロ場のそうじをしていた下男の二人だけである。排気ガスで黒くなった顔を洗い、できればフロに入りたい、と通訳にいったら、入浴はだめかもしれないが、相談してみましょう、ということだった。だいぶ経ってから、フロに入れるというので、階下のフロ場に行った。びっくりしたのは、湯ぶねのきたないことと、洗たく石けんのようなものを渡されたことである。

フロからあがり、いい気持になっていたら、例の大柄の女性が食事をもってきた。それは——



夏のバイカル湖

John Foster Fraser 著 The Real Siberia, 1904 より。

から成るもので、紅茶用の砂糖にもおどろいた。

色こそ白かったが、小石のように堅く、なかなか溶けなかった。パンは塩味がし、とても食べられるしろものではなかった。

六時ごろ、街を案内するというので、隊長や通訳がやってきた。

太陽はまだ沈まず、西の空でかがやいていた。ホテルのまへは、昼間より人通りが多かった。隊長は小さな書店に案内すると、絵葉書と切手をもとめそれを手渡してくれた。公園の音楽堂のまへまで来たとき、楽隊の指揮者にたのんで名曲のさわりを演奏させた。立ったまゝ、いい気持ちになって音楽を聞いた。が、八時半を過ぎていたので、急いでホテルに帰った。

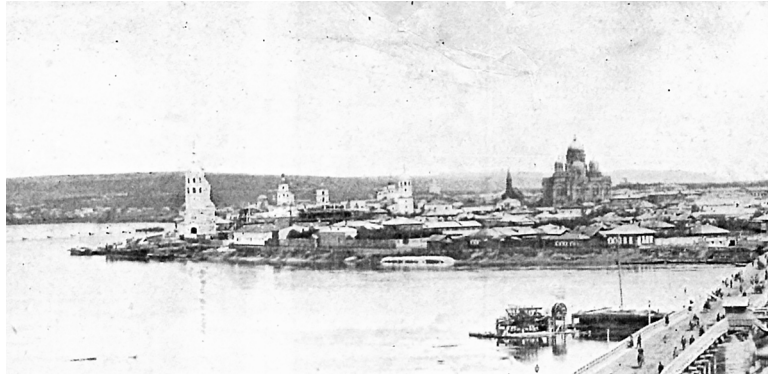
朝、身じたくしていると、例の大柄の女性が朝食をもってきた。それはきのうの夕食とおなじものであり、黒パン、卵焼き、紅茶であった。問題の黒パンにはまいったが、けさは腹がへっていたので、がまんして食べた。この日以後、ほかのパン（白いパン）は食べられぬといったあきらめからか、モスクワまで黒パンを食べつづけた。

きょうはイルクーツクまで一気に行く予定である。が、難所が気になった。それはバイカル湖の横断である。バイカル湖とウラル山脈を越えられれば、訪欧飛行はまず成功する、というのが日本航空界の一致した意見であった。

出発の準備はとつくととのっていたが、バイカル湖がちょうどイリンスコエとイルクーツクの中間にあるので、肝心のその気象情報が入ってこなかった。そのためやきもきさせられた。九時の出発予定時間がとくにすぎても入電がないので、熊川教官は、

——栗村、出発しよう。

といった。進路の地形や不時着地点について説明してくれた飛行場の将校は、この調子だとバイカル湖は濃霧かもしれない。もしそうだったら、引き返し、ベルフネヂンスクに不時着せよ、といった。けっして鉄道にそって湖岸をう回しないように、何度も念をおしていった。



イルクーツクの全景

やがて見送り人らとのかたい握手を交したのち、九時二十三分滑走をはじめた。いつもなら四〇〇メートルも走れば、機は宙に浮くのだが、七〇〇メートルほど滑走してようやく空中に浮びあがった。燃料を満載しているし、機体がおもいことやチタの標高が七〇〇メートルという高度なので、気圧の弱さがエンジンに影響しているものらしかった。

機は丘の頂上すれすれの高さで飛びこした。左前方に青々とした大きな池がみえた。飛行場の上空を一周したのち、機首を西にむけ、ヒロク川の流域にでた。イルクーツクへむかう線路の両側は一面の緑である。高度は八〇〇メートル、気流はよく、エンジンの調子もわるくない。

イルクーツク——ペトロウスク Petrowsku ——ベルフネヂンスク Wechne Udinsk ——イリンスコエ——ベトルリーを通過した。ここまでの景観は、褐色の山肌といくえにも重なった山々である。バイカル湖畔のベルトリリーに達したとき、あたり一面濃霧がたちこめていた。機は湖上に飛びだし、対岸のゴロウストナヤを目ざした。やがて手足に寒気を感じるようになった。

湖面を横断すると、青黒い森林、ところどころに白樺の木をみた。大つぶの雨がふりだし、それが顔や翼にあたった。にわか雨を逃がれ、ついにアンガラ川の上空にでた。その川にそって白樺の林がつづいている。やがてイルクーツクの大市街がみえてきた。飛行場は、市から十キロほど西のほうへ行ったアンガラ河畔にあった。

午後四時三十二分に着陸した。チタを飛び立ってから約七時間経過していた。飛行場には国防航空科学協会の代表や英語の通訳（中年の婦人）らが来ていて歓迎してくれた。車にのり、市内の「クラスナヤ・ツベヅダ・ホテル」（赤星ホテル）に案内された。そこはチタのビジネス・ホテルよりましであったが、そまつな二階建であった。

イルクーツクは、イルクーツ州の州都である。イルクーツ川とアンガラ川との合流点に位置し、シベリア政庁の所在地——東シベリアの経済・文化の中心地である。十七世紀以来の古い街であり、市街はアンガラ川の右岸にある。一九一四年（大正3）当時の人口は、一一万三〇〇〇人と



こう (Baedeker : Russia, p.532)。これは正確な数ではなく、人口九万三四〇〇人 (男四万七二〇〇人、女四万六二〇〇人) という説もある (鉄道院運輸局『西伯利鉄道旅行案内』大正8・9、42頁)。

街中の建物は、どれも二階、三階のレンガ造りであり、市ぜんたいは褐色であった。それは目をたのしませる光景でなかった。住民の服装はそまつなもので、男はルパシカ (ロシア風のゆったりとした上着) にハンチング、女は粗衣に、かかとの低い短グツをはいていた。

翌六月五日は、この市に滞在し、明後日ニジネウディンスクにむかう予定であった。教官と食事をしていたら、温顔の英語の通訳 (老人) がやってきた。食後、その者の案内で飛行場へいった。車の運転手は女性、小さなみかげ石を敷きつめた人通りの多い道路を通りぬけ、アンガラ川の大鉄橋 (シベリア鉄道のもの) を渡った。

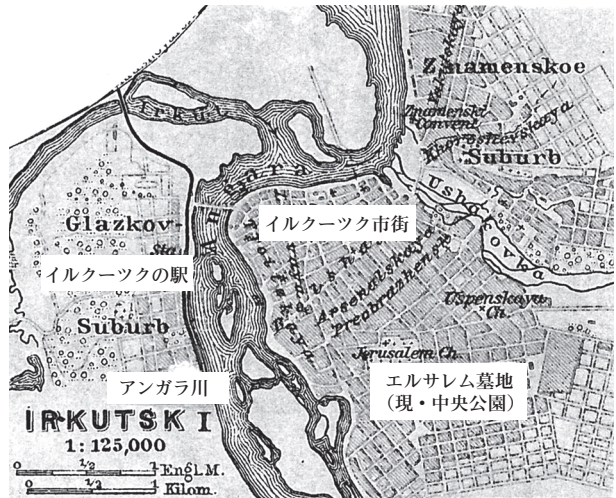
シベリアの川河は、ほとんどが濁流<sup>だくりゅう</sup>であつたから、バイカル湖から出るアンガラ川の水のきれいなことは、脳裡にぎざまれた。車は美しいアンガラ川の流れにそって一本道を走った。対岸にみえるのは緑色の頂塔<sup>きやうたか</sup>をもった白壁の大教会であり、風景画をみるようであった。左にまがった先が飛行場であった。

飛行場といっても自然の平地である。格納庫が一つあるだけである。そこに入っていたのは、旧式のロシアの郵便機と青年日本号だけである。手入れのすんだエンジンの具合をみたのち、ホテルに引きかえした。

午後、市街見物に連れだしてくれたが、たいして見るべきものはなかった。市の中心部には、石づくり、レンガづくりの建物があるが、一歩うら通りに入ると、丸太をつみ重ねた木造の家が立ちならんでいた。大きな通りが何本もあり、そこに——議事堂・教会・郵便局・市場・警察・銀行・劇場・博物館・総督官邸・学校などが点在していた。

六月六日——午前六時にホテルを出ると、出迎えの車にのり、飛行場へむかった。空は一面の灰色。太陽の光はみえない。早朝の空気はつめたかった。格納庫から機をひっぱり出し、プロペラをまわしてみたが、エンジンは冷えこんでいたので、プスっともいわない。満洲里の二の舞である。やむなく機をまた格納庫に入れ、しばらくして再び出してエンジンをかけてみると、こんどはうごきだした。

八時四十分、イルクーツクの飛行場を離陸し、飛行場のうえを一周したのち、ニジネウディンスク (イルクーツク州南西部——ウダ川沿岸の町。イルクーツクの北西五〇六キロ) にむかった。離陸して五分ほどすると、エンジンからバタバタといった異常音がした。教官はとっさに降下姿勢をとった。一刻もはやく不時着地点をみつければならぬ。眼下にみえるのは松林である。エンジンは回転数をおとしながら、うごいているが、飛



イルクーツクの地図

行場にもどれるかどうか……。

ようやく飛行場がみえ、その木柵すれすれに飛びこし、どしんと大きな音をたてて着陸した。教官は格納庫のそばまで機を誘導した。エンジンのカバーをはずしてみた。故障箇所はどこか――

二番気筒（シリンダー）の頭部――点火プラグの右横二センチのところに、おやゆび大の穴があいていた。気筒の頭の部分をつけ替えないと飛行はできない。

ホテルに帰ると、すぐ会長の内田百閒に宛てて、日本文（ローマ字）をもって故障を知らせた。

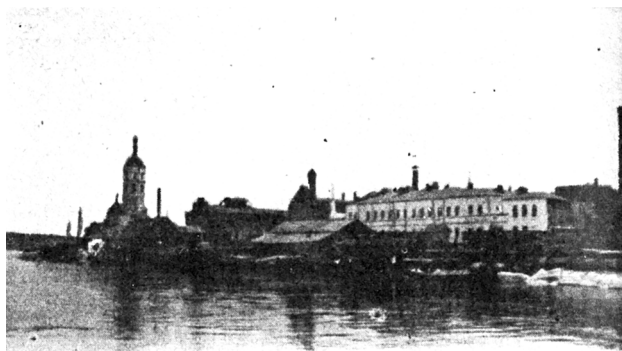
六日、イルクーツク離陸後五分にして、シリンダー・ヘッド割れた。一個完成せるものすぐ

送れ。イルクーツク クラスナヤ・ズヴェズダ・ホテル。電まつ。栗村

この電文は、当日の夜八時に打たれ、八日の九時ごろ早稲田局が受信した。これに対して内田は、石川島の桑原という者が、シリンダー・ヘッド四個をもって今夜発った。十三日午前十一時に満洲里に着くから、それを受けとりに行け、というものであった。

シリンダー・ヘッドを受けとるために満洲里にむけて出発するためと故障の修理に、二週間ちかくイルクーツクですごさねばならぬことになった。しかし、その滞在日数は、後日モスクワに滞在した日数よりもみじかいものであった。ロシア側は、いろいろ気を使ってくれ、修理がおわるまで、ゆっくり休養されよ、といっているようであった。

ある日のこと、退屈しのぎに、アンガラ川の上流（河はば五〇メートルもない）までドライブに連れていってくれた。車は石畳の街中を走りぬけると、幅二〇メートルほどの赤土のいなか道に出た。しばらく雨がふらないせいか、うす黄色の砂じんが舞いあがる。畑では春がちかいせいか、



イルクーツクのアンガラ河畔

ムギの芽が十センチほどに伸びている。車はどんどんいなか道を進んだ。やがてどこまでもつづく丘陵が目に入った。その一本道を走り、野や丘をこえ、いくつかの部落を通りすぎて行くうちに、アンガラ川の左岸にでた。川のむこう側一帯は、白樺の林である。そばにはアンガラ川のきれいな、青い水がとうとうと流れている。草地には「フィアルカ *Phialka*」というむらさき色の野生の花（スミレ）がさいていた。子どもが一人、水の中に入って釣をしていた。その者は、腰に三〇センチほどのマスを三びきぶらさげていた。

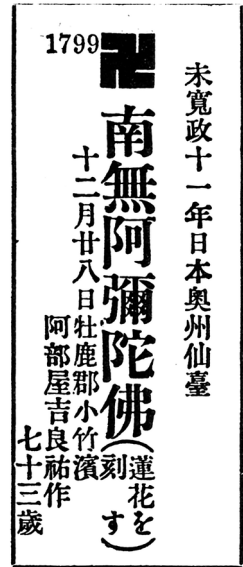
閑話休題（イルクーツクで亡くなった日本漂流民）。

イルクーツクは、江戸時代に日本の漂流民が漂泊者として、あるいは当時の日本語学校の教師として滞在したところである。ここで亡くなった者もあまたいて、何かとわが国と縁のふかい市である。が、栗村や熊川教官も、また案内するロシア人も、そのことを知ってはいなかったであろう。日本人は亡くなると、郊外のエルサレム寺院付属の墓地（とくに名称はない。いまの中央公園）に埋葬された。そこはアンガラ川の流れやイルクーツクの街並みが俯瞰できる高台にあった。

異教徒の埋葬には、ロシア僧の立ち会いはなく、漂流民の仲間が読経をあげたのち、土の中に埋めたもののようである（「北槎異聞」）。

大審院検事・小宮三保松（一八五九～一九三五、司法省法律学校卒）は、明治三十三年（一九〇〇）の夏——渡欧の帰途、イルクーツクに寄った。そのときドイツ人時計商ムルカという者から、食卓上の茶話に、先日日本人の墓らしいものをみたと告げられた。そこで早速、そのドイツ人に案内させて、エルサレム墓地をおとずれた。枯草の下から、あお向けになった（何かのはずみで倒れたのか、または西洋式に土のなかに少しうめたのかは不明）長さ三尺ほど（約一メートル）の長方形の墓石を発見した。が、石面を水で洗うまで刻文をよむことができなかった。それには、つぎのような文字が刻まれていた。





吉良治の墓の碑文  
(イルクーツク)

仙台の漂流民・吉良祐作（本名・吉良治）は、寛政十一年十二月二十八日（新暦一八〇〇・一・二二）に、イルクーツクで亡くなったことを明かすのがこの碑文であろう。日本文字を刻したのは、仲間の太十郎であった。

帰国後、小宮は墓を発見した経緯や私見などをそえた文章を、新聞や雑誌に投稿した。

雑報「バイカル湖畔」日人の碑」『北海道毎日新聞』明治34・2・21付）  
 稟報（報告を集めたもの）『考古界』第一篇第一号、明治34・6）

注・拙訳『北槎聞略 海外渡航記叢書 1』雄松堂出版、昭和63・11の「解説」。

イルクーツクの墓所は、寺院が十三ヶ所ある街から、よほどはなれた所にあった。冬のあいだ墓穴を掘ることは困難であるから、暖気の季節に穴を掘り準備した。死者が出ると、墓穴をまず求め、そこに埋葬した。穴のふかさは、八尺から一丈くらい（約二・五メートル）までいろいろあった。そのふかさによって、値段がちがった。賤民（下民）の墓は、十文字につくった角柱（かくはしら）**+**を、卒塔婆（そとば）（死者の供養のために立てる、細長い木の板）のように建て置いた（『環海異聞』巻之六 葬礼 第七）より。

吉良治の墓のそばに、ほかにも日本人の墓があったはずだが、あたりは草ぼうぼうであったために、小宮は探索をひかえたものか。そこには、左記のような日本文字を彫った日本風の石塔（墓石）があったという（『環海異聞』）。

# 雑報

○イカル湖畔日本人の碑 大書院検事小宮三保松氏が昨年公用に依り歐亞大陸を横断したる際島拉爾山下に於て二百年前本邦人(仙臺人の墓碑と發見されたる由なるが其の發見の顛末及び意見等に關して或方に答へたる書狀を掲げ以て考古家の一案に供す

(前略)小生明治三十二年中朝命を帯び歐米の司法制度を視察し昨三十三年初夏歐露より西北利を經て歸東の朝バイカル湖畔イメルンツク府墓地に於て(但し此墓地は同府唯一の墓地に付別に名稱も無し)日本人の墓石を發見仕候事貴識の通に付發見の順序等左に申上候若し小生の發見が因縁にて右墓石が注意さるゝ事と相成候ば一満足に至る候

墓石所在の場所右墓地の内にて希臘教以外の者を葬れる中に御坐候、發見の次第は二十年來同府に於て時時と業とする獨逸人ムルカと申す者より食卓上の茶話に日本人の墓と思料するものを先日認めたりと承はり候に付早速同人の案内を請ひ右墓所に至り搜索の末枯草の下より右墓石を發見したるも著者重生到底文字を讀むこと六ヶ敷に付石面を洗ひ始めて刻文を讀たる次第に候

墓石は長方形にて長さ三尺許仰臥し(記者云看者便宜の爲め檢事申越の碑面の文字をば左に形成して掲ぐ

イルクーツクにおいて仙台漂民の墓が発見されたことを報じる『北海道毎日新聞』の記事(明治34・2・21付)。

「竹内徳兵衛」……これはだれの墓か定かでない。延享元年(一七四四)十一月、奥州南部領佐井村の竹内徳兵衛(船頭)らが乗った多賀丸は、佐井湊より江戸にむかったが、遭難し、千島列島のオンネコタン島に漂着した。乗組員十七名ちゅう、漂着中に六名が亡くなり、徳兵衛は漂着後ほどなく病死した。

生き残った者は、帰化しロシア各地でくらしした。徳兵衛の親族に勝右衛門という者がおり、この者はイルクーツクの役人となり、ロシア女性と妻帯し、男の子をもうけた。

この碑文のついた墓は、勝右衛門が建てたものか。「これは南部人の墓のようである」と「環海異聞」にある。

「享保十年」……享保十年は、西暦一七二五年にあたる。支干(えと)と名前は、消えてなくなっていた。

「松本村九平」……これだけしか墓石に刻られていない。

注・「竹内徳兵衛魯国漂流談」「南部風人伝」『石井研堂コレクション』江戸漂流記 総集 第三巻 所収、平凡社、平成4・7。

「環海異聞」巻之六 葬礼 第七を参照。

ほかに、イルクーツクで亡くなったことがたしかな漂流民として、伊勢国(三重県)若松村の百姓で、もと神昌丸の水夫——新蔵と庄蔵がいる。が、両人の墓標(柱や石)は、どうなったのであろうか。

新蔵……

(ロシア名 ニコライ・ペトロビチ・コロテギン)

伊勢国若松村の漂民・大黒屋光太夫(一七五一―一八二八)一行ちゅうの一人。凍傷により足を切断したために帰国を断念し、ロシア人女性と結婚し、男子二人、女子一人をもうけた。いろはのかな文字しか識らなかったが、年俸銀百枚で、イルクーツクの日本語学校の教師となった。

一八一〇年(文化7) イルクーツクで没した。

庄蔵……

(ロシア名 フョードル・シトニコフ)

大黒屋光太夫の一行ちゅうの一人。凍傷により足を切断した。新蔵の才知におよばず、ねたみもち、不仲となる。仙台の漂流民と同居し、その世話をうけながら亡くなった。妻帯しなかった。没年は不詳。

エルサレム墓地は、イルクーツクの街を一望のもとに見わたせる高台にあるから、夏の夕ぐれともなると、幾組ものアベックがやってくる。そこは語らいの場所であった。が、一九四九年(昭和24年)ごろ、古い墓地を他の場所に移し、その跡地を公園(中央公園)にかえる作業がおこなわれ、そのさいに主(持主)のいない墓石は、公園の石塀や石だたみなどに使われたらしい。

当時、墓地はかなり荒れていた。墓はロシア正教独特の十字架のもとに名を刻んだ豪壮なものから、貧弱なものまで無数に並んでいたという(加藤九祚著『シベリアの歴史』紀伊国屋書店、昭和38・5、「はじめに」を参照)。

栗村は体に異常を感じていた。何となく体が熱っぽかった。それを聞いて教官はびっくりし、医師にみてもらった。飛行中、操縦士はエンジンから出る排気ガスをもろに吸うため、右の気管支一帯がやられていた。医者はモスクワに着いたら、もう一度診断してもらおうといった。

いまは別に心配はない、とつけ加えた。

イルクーツクで、ほかに問題があったのは、南京虫(とこじらみ科の昆虫。夜中に出てきて、人や家畜の血をすう)である。夜になって、ベッドで横になっていると、体じゅうがむずがゆく、ちくちくした。電灯をつけてみたが、いっこうに姿がみえない。栗村と教官の手足や首すじ、体のいたる所が、うす赤くはれ上っていた。そのため南京虫たいじをしてもらった。

満洲里へむかう国際列車は、週に三回――火、金、土しかない。栗村は十二日(金)の午後の汽車で出発することにした。チタでもそうであったが、イルクーツクに着いてからも、両人は一コペイカもロシア貨幣を使っていないのである。ホテル代、食費、電報代、



イルクーツクの駅舎

飛行場への自動車代、クツ直しの料金まで、すべてロシア側が払ってくれたので、何も不自由を感じなかった。が、満洲里行を機に、銀行へ連れていってもらって、必要と思われる額を両替した。

このときの交換レートは、――

百円……………米ドルで四九ドル五〇セント。

一ドルが約二円である。

ロシアの物価の高さが気になった。床屋に案内され、髪を刈ってもらったら、

四ルーブリ（邦貨四円内外）

とられた。さらに査証用<sup>ヴィザ</sup>の写真として

名刺型……………三枚

葉書型……………十枚

をあつらえたら、五〇ルーブリ（邦貨約五〇円）ちかくかゝった。

汽車の到着時刻は、午後六時であったから、早目の夕飯をすませ、五時すぎ車でイルクーツクの駅にいった。駅はレンガ造りの古い建物であり、すすと砂ほこりで汚れていた。駅のまえにちょっとした広場があり、馬車がたくさん置き放しにされ、人がたむろしていた。

うすぎたない服を着、古びたカバンやズックの袋を身のまわりに置いていたのは、移住者である。かれらは皆だまりこくっていた。皆生活につかれた表情をしていた。栗村らが車から降りても、注意を払う者はいなかった。じつにみじめな停車場の風景であった。

六時十五分——教官やロシア人らに見送られ、イルクーツクを出発した。イルクーツクから満洲里までの交通費は、寝具・寝台車席をふくめて、五七ルーブリ七〇コペイカであった。満洲里に着くのは、十四日の朝である。一等車の乗客は、イギリスの任地から帰国する参謀本部の士官が二名（中佐と大尉）と時計会社の社員であった。車中、なかなか寝つけなかった。十三日の昼食に、大尉がピクニック用の炊事道具を使って、ご飯をたいて食べさせてくれた。

十四日の朝、満洲里の手前の駅（第89番駅のことか——小泉丹「マンチュリーモスクワ」）に着くと、黒い長靴をはいた税関の役人が、どやどやと列車に乗り込んできて、乗客からパスポートを取って行った。そのあと手荷物の検査がはじまり、

穴のあいたシリンドラー・ヘッド

地図 日記 大学に届ける書類

などを見たのち、調べる必要がある、といって、地図と日記と書類を没収した。その受けとりをくれたが、押収品はけっきょく戻らなかった。税関吏のあとやって来たのは、茶色のボストン・バッグをもち、黒い服を着た男である。その者はロシア貨幣をもっていたら両替する、というので、イルクーツクで替えたものをそっくり、差し出すと、ポケットに入れきれぬほどの中国紙幣をくれたのでうれしい気分になった。しかし、あとで満洲里の日本ホテルの主人から換算率を聞き、その話をしたら、大損したことがわかった。

ちょうど午前八時に満洲里についた。駅には石川島飛行機製作所の桑原技師と日本ホテルの主人が出迎えてくれた。

シリンドラー・ヘッドを受けとり、宿の主人の勧めで百名ほどの居留民の運動会をみ、夜は特務機関の夫婦の家で和食をごちそうになった。後日、汽車が出るまでホテルの主人の奥方に案内してもらい、中国人の市場を見学し、そこで白パンを手土産にもとめた。それをイルクーツクの世話人（ロシア人）にあたえた。その者の奥方は、白パンを見て泣きながら十字を切ったということである。

満洲里を出発したのは、何日のことか。汽車は、しばらく走ると、くるときにとまった駅で停車した。が、パスポートの点検はなかった。しかし、例の黒服の両替屋がやってきた。来るときにどっさりもらった中国紙幣は、汽車賃と買物でなくなっていたから、こんどは両替を米ドルでした。

夜がまだ明けきらぬイルクーツクの駅舎に、教官とロシア側の世話人が出迎えてくれた。ホテルにもどり、すこし寝たのち、九時すぎ飛行場に出かけた。ロシア人の機関士に手伝ってもらって、シリンダー・ヘッドの交換に取りかゝった。

工程は――

吸気弁と排気弁のすりあわせ

シリンダー頭部を三番気筒に取りつけることである。

これらの作業に一時間以上もかゝり、エンジンの試運転をおこなったら、首尾よくうごいた。

六月十九日の午前十一時――イルクーツクの飛行場を飛び立ち、その上空を一周したのち、針路を西北にとった。つぎの目的地は、ニジネウデイスク、そしてそのつぎがクラスノヤールスク Krasnojarsk (東シベリアの農・工業の中心地。十七世紀にコサックの要塞として発足し、政治犯の流刑地として有名。カンスクの西二四七キロ――エニセイ川の中流に位置) である。イルクーツクからクラスノヤールスクまで、七〇〇キロちかくある。長いみちのりである。

気象状態やエンジンの調子はよかった。マリンスコエをへてチェレムホボをすぎたころ、地上は一面の“林の海”(樹海)であり、不時着するにはありがたくないところであった。

ニジネウデイスク(イルクーツクの北西五〇六キロ、ウダ川の沿岸に位置)に着いたのは、三時すぎのことで、イルクーツクから四時間ほどの飛行であった。飛行場は河岸にあった。ここは夏のような陽気であり、日が照りつけていた。早速、給油をおこない、それがすんで休んでいたら、飛行場の女性が、ゆで玉子とブリキかんに入れたしぼりたての牛乳をもってきた。牛乳は白いうす皮のようなものが張っており、ちょっと気持わ



るかったが、のどがかわいていたので思い切って飲んでみた。それはいまままでに味わったことがないほどうまい牛乳であった。

四時ごろ、ニジネウディスクを飛び立ち、つぎの着陸地クラスノヤールスク（東シベリア——エニセイ川中流域に位置）を目ざした。高度を八〇〇メートルにとった。ビリウサ、タイシェットの駅上空を通過し、眼下にカンスク（クラスノヤールスクの東二五キロ、カン川沿岸に位置）の街をみるまで、地形はずっと“林の海”であった。やがて何度か黄色の平原と森林を飛びこえて行くうちに、エニセイ川のうえに出た。

川を横切り、北にむかうと、クラスノヤールスクの飛行場がみえ、着陸した。午後八時半ごろのことであった。が、あたりはまだ明るかった。中年の美人がやってきて、通訳してくれた。彼女はエンジンの手入れがすむのを見とどけると、夕暮の中を帰っていった。

個人の家に案内されたが、そこはバラックであり、ランプを使用していた。主人側は四、五人いて、おそい晩さんを供された。食事をおえたら寝るつもりであったが、主人側にひきとめられ、十二時すぎまで酒のおつきあいをさせられた。ここでも南京虫にくわれ、翌朝、上半身は赤くはれあがっていた。

午前十時ごろ、クラスノヤールスクを飛びたった。機は追い風にのり、すべるように進んだ。眼下にみえるのは、一面の森林地帯——“林の海”である。アチンスク——マリエンスク——ポチタンスカヤのいなか町は、みんな森の中にあった。

が、目的地であるノボシビルスク（旧称ノボニコラエフスク。シベリア第一の都市。オビ川中流域に位置。一八九六年シベリア鉄道の建設により誕生）の飛行場は、町の北方の丘のうえにあった。

そこはシベリアの定期航空路がひらかれてから造られたもので、かなり大きな飛行場であった。ふしぎだったのは、飛行場内に、一メートルほどもあるムギのような草が生えていたことである。着陸してみると、地面はデコボコしていた。

出迎えるロシア人のなかから、日本領事館の館員が出てきて、

——よくいらっしゃいました。ご無事でけっこうでした。

と、なつかしい日本語でいった。

当地で二泊する予定であったので、機を格納庫に入れてもらい、車で領事館にあいさつに出かけた。丘をいくつも越え、森の中や道なき道を通っていった。領事館では、お茶をのみながら、よもやまの話をした。

行きずりにみた、ノボシビルスクの街の感じは、いまままで通過してきた都市のなかで随一であり、三階、四階の建物が並んでおり、いったいに

活気があった。中央ホテルと称する新築の五階建のホテル（コンクリート製）に案内された。

一フロあびたのち、晩さんをとった。そのあと休もうかと思ったら、案内のロシア人から火酒を勧められこまった。夜十時ごろ（日本の七時ごろの夕ぐれ）、こんどは街を案内するというので、車でドライブに連れ出された。——しごとをおえた散歩人、うで組みをした恋人たち、夫婦づれのすがたがあり、人口十万の街はいいに静かであった。チタやイルクーツクの街では、うつくしく着飾った女性をいちどもみかけなかったが、当地のたいていの女性は、人目をひくように身なりを飾っていた。

このシベリア第一の都市の住民は、ひる間うすよくれたものを着て歩いているが、日が沈んだころ衣服をかえ街中をあるく。脚のはそい美人がたくさんいた。中には街娼のような者もいた（法政航空研究 栗村報告 6・21 ノボシビルスク）。

ここまで来るまで、何度も南京虫にくわれ難渋したが、翌日、ひる間になってから体じゅうがかゆくなりしまつにこまった。そのためイルクーツクでもらったように、ベッドに火えんを当ててもらった。

ロシア側の世話人がやって来たので、飛行場におもむき、プラグのそうじや燃料の補給をおこない、また機の各部分を点検した。しかし、あつさにはまいった。気温は摂氏四十五度もあった。格納庫ではたらいにいる者は、みな半裸体であった。カンズメの炭酸水（コーカサス産）をらっぱ飲みにした。シベリア中部の気候は、六月下旬から七月中旬までがいちばん暑く、八月になるとすずしくなるといふ。あつさのため、炭酸水がぶがぶ飲んでも、空気が乾燥しているから、汗は流れでなかった。

飛行場からホテルに帰る途中、領事館に寄り、飛行服の毛皮をはぎとってもらった。それがすむと、国民経済学校（日本の中学校の下級位のもの）を参観したり、車で街中をドライブした。夜になると、ロシア人の世話人と日本人五人は、すき焼きなべを囲み、十二時すぎまで語りあった。二十二日の七時二十分、機はエンジンを全開にすると、青草の滑走路のうえをがたと音をたてながら進んだが、なかなか浮き上がらないので、二度離陸をやりなおした。三度目は、五〇〇メートルほど滑走してようやく宙に浮いた。飛行場のうえを一周し、針路を西にとった。

つぎの着陸地は、オムスク（西シベリアの古都「一七一七年創設」。イルティシ川の中流右岸に位置）である。途中、緑の平地、大小の湖のうえを六時間ほど飛行したところ、オムスクの上空にいたったが、砂ほこりのせいかひどく陰気くさい町の印象をうけた。オムスクの飛行場に着いたのは、午後二時ごろのことであった。



通訳として出迎えてくれたのは、四十年配の紳士であったが、会話のなかで、過去形の助動詞を使うため、うけ答えに苦労した。機に燃料を補給したあと、バラック建の食堂に案内され、昼食をごちそうになった。外はつよい風がふいており、黄色の土けむりを巻きあげていた。建物の中はあついうえに、ハエがテーブルの上を飛びまわっていた。

午後三時すぎ、つぎの着陸地クルガンにむけて出発した。クルガン Kurgan（西シベリア平原の南東部、トボル川の右岸に位置。十七世紀ごろに集落が形成された）までは、約四時間半の航程である。機は高度五〇メートルの低空で、シベリア鉄道にそって、むかい風に逆って進んだ。砂ばくのような土地、一面の緑地、湖水などを見ながら進み、七時半ごろ、クルガンの飛行場に着いた。

格納庫のまえに、大勢の農民があつまっていて、歓迎してくれた。が、こまったことに、ここには英語が話せる者がいなかった。小柄なやせた元気のよいお婆さんがいて、流ちょうなフランス語やドイツ語で話しかけてくれた。が、ドイツ語の授業をなまけていた栗村には、とてもわかるものではない。

ロシア側の世話人に迎えられ、馬車にのって野道を通って街にむかった。クルガンは町とも農村とも区別のつかぬ所であった。夕食はそまつな大衆食堂のようなところでしたが、二、三枚の皿と白いご飯が出された。ひさしぶりの白米のご飯をみて、おもわず声をあげた。しかし、よろこびも束の間、ご飯を口に入れたとたん、生にえであることがわかり、教官と顔を見あわせた。

世話人は、心のある<sup>こゝろ</sup>ご飯を平気でたべている。こちらにむかって、さかんに食べる、食べるといっている。食事をおえてから、小劇場に案内され、喜劇をみたが、ことばがわからないので、おもしろ味がさっぱり感じられなかった。観客は、毛色のことなる東洋人がめずらしかったのか、こちらをじろじろみていた。

翌日、世話人の車で飛行場へいった。いつものようにプラグをそうじし、燃料をつみ込み、機体を点検した。そのあと時間をもてあまし、格納庫のうらに置いてあるトラクターを乗り回した。そのあと飛行場勤務の家族の家に案内され、お茶をごちそうになった。

例のフランス語とドイツ語の達者なお婆さんと、美しい娘さんが出てきて歓迎してくれた。古いアルバムをみせてくれたが、教養のある相当の家柄だということがわかった。息子は操縦士だという。娘さんは他の人とはちがって高い教養が感じられた。若者が一人いて、その者がアコーデオンをひきはじめた。すると皆拍手をとり、やがてテーブルやいすを部屋のすみに押しつけると、踊りだした。この家ですごした二時間は、いちばんのいい思い出になった。

クルガン出発の日——午前四時半すぎ、濃い朝もやにつつまれた飛行場に着いた。五〇メートル先もよく見えぬほどの濃霧であった。飛行場の者は、霧はすぐはれるから、もうすこし待ったほうがよい、といっているようだった。

五時半ごろ、濃霧のなかを離陸したが、高度をあげるほど、霧は厚く、切れ目がなかった。鉄道のうえに出たが、その両側は森林であった。高度をさげ、飛行をつづけることは危険であったので、教官は機首を転じ、飛行場にもどることにした。

やがて時がたつにつれて、霧ははれてきたので、十時きっかりにクラスノフィムスクにむけて再び飛びたった。飛行場から鉄道にそって進むと、*“林の海”* がつづいた。シャドリンスク（ロシア中西部——クルガンの北西約一三〇キロ）——スベルドロフスク（ウラル山脈中部の東斜面に位置。ニコライ二世が家族とともに銃殺されたところ）——グロドア——クラスノフィムスク（ロシア東部——ウファ川に面した町）までの地形は、見わたすかぎりの樹海であった。高度を八〇〇メートルにとり進むうちに、クラスノフィムスク川がみえた。

右側に山々、左側は緑の野原がひろがっていた。間もなく三方を小山にかこまれた *“青畳”* のような飛行場が目に入った。日本機の飛来を予測し、わざわざたき火をしていていた。青白い煙が立っていたので、すぐそこが飛行場だとわかった。午後三時ごろ着陸した。クルガンから約五時間の飛行であった。

飛行場に村人が二、三十あつまっていて、珍客をじろじろみつめた。格納庫は、バラック建のそまつなものであった。モスクワから空中写真をとりに来た飛行将校らしい者と、ハンチングをかぶった通訳の老人が出迎えてくれた。燃料を供給してもらい、あすの飛行準備をととのえた。

飛行機を格納したあと、格納庫の裏にあるテントに案内されると、お茶を出してくれた。宿舎は大きなテントであった。そこで一休みしていると、学生がやってきて、川へ泳ぎに行かないかと誘ったので、行くことにした。川の水は案外きれいであり、子どもら十五、六名が遊んでいた。

川底は砂地であり、心地よかった。

テントにもどり、夕食となった。が、出されたものは、すべてカンズメであった。青白い月が出ていて、夜がふけるにつれて、ひえびえとしてきた。木の葉の落ちるのが聞こえるような、静かなシベリアの夜であった。

翌朝、テントの外に出たとき、太陽はもう高くのぼっていた。日ざしはやわらかく、青空がひろがり、白い雲が一つ、山のうえに浮んでいた。朝食に珍味が出された。それは少しも赤味がない肉片であり、ベーコンとはちがったものであった。

（変な肉だな……）



カザンの全景

と思っていたら、うすはげ頭の飛行将校は、じぶんの皿の肉片をゆびさして、「キャッ。キャッ」と声をたて、サルのみねをした。出されたものは、サルの肉だった。

午前八時ごろ、クラスノフィムスクの飛行場を飛びたつと、針路を西北にとった。つぎの着陸地はカザン（ボルガ川中流左岸に位置。モスクワの東七九七キロ。城郭<sup>クレムリン</sup>「16〜17世紀」や数多くの寺院がある。トルストイやレーニンが学んだ大学がある）である。機はアルマス——サラプール——エウヤック——ポリャネの上空を通過したが、この間の航程は、五六〇キロである。

高度を六〇〇メートルにとった機は、線路にそって進み、小山、緑の平地、畑、暗緑の森などを眼下にみながらカザンを目ざした。いちばんの景観は、アルマスを過ぎるころみた、川幅のひろい清流（カマ川？）と白帆の船であった。満洲里からモスクワまでのあいだで、水がきれいだったのは、イルクーツクのアンガラ川とこの川だけであった。

カザンに近づくにつれて、暖気がましてきた。ポリャネをすぎたころ、地上は褐色に変わってきた。やがて飛行場がみえたので、上空を一周したのち降下し、二時ごろ着陸した。クラスノフィムスクを出発してから六時間ほど経っていた。地上はあつかった。汗が流れて

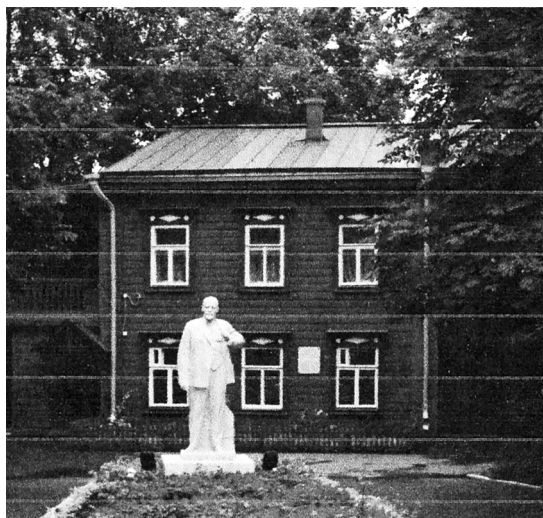
きた。機はバラック建の格納庫と事務所のあいだに誘導された。

教官と事務所にいき、聞きおぼえのロシア語で

——日本の飛行家であるが、ガソリンと滑油（軸受けなどまさつの多い所につけるねばりのある油）をもらいたい。と、いったら、意は通じた。

飛行場長と男ぶりのよい将校が出てきて、

——まあ、まあご飯でも。



レーニンの下宿（カザン）

と、いいながら、そまつな食堂に案内した。空腹だったから、食事を供されたのは、ありがたかったが、ハエが多いのに閉口した。食後、街中のホテルに案内された。カザンの市は茶色にくすんでおり、市街電車が走っていた。二階の小さな部屋で、汗をふき、休んでいたら、市内見物に誘われた。街はずれの路ばたにある、二階建の木造家屋をおとずれたが、そこはかつてレーニン（一八七〇～一九二四）が下宿した所であった。

六月二十六日は、モスクワ入りの日である。朝からあつく、午前九時までに、すでに気温は摂氏三十八度もあった。九時半ごろ、カザンの飛行場を立ち、モスクワを目ざした。飛びたって数分も経たぬうちにボルガ川のうえに出た。幅のひろいボルガ川は、にぎっており、そこを黒煙をあげた汽船が何隻も走っていた。

ボルガ川のむこうは、針葉樹の森であった。機はしばらく、この川にそって飛ぶことにした。川の流域は、どこまでもつづく緑の平野である。あちこちに風車もあって、オランダの風景のようでもある。高度は、七〇〇メートル。一時間ほど飛んだら、チェボクサルの上空にでた。

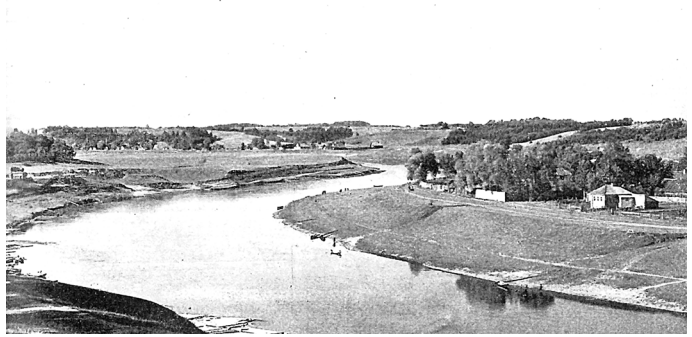
ついでワシリスク——マカリエツ——を通過した。ここまでは耕地はほとんどなく、とぎれとぎれに暗緑色の森をみるだけであった。右手の先に、森を切りひらいて造ったセイマの飛行場がみえた。セイマを飛びこえ、耕地にさしかかったとき、機は突然波うつようにゆれだした。ついで鈍いカチャリというような音がした。

エンジンは音を出さなくなり、プロペラは力なく風を切りはじめた。教官はとっさに下げ舵をとり、左下にみえる畑に不時着しようとしている。機は麦畑のまん中へ、がたがた音をたてながら着陸した。一時四十分ごろのことである。

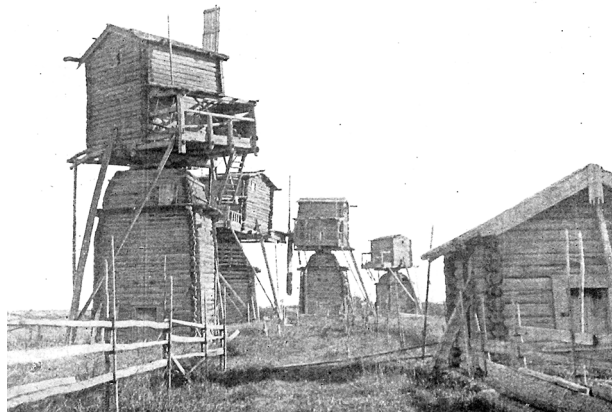
エンジンのカバーを開けてみると、エンジンに穴があいていた。

二番気筒（シリンダー）の下で、曲軸（きよくしふ内燃機関のクランク室）ケリスがやぶれ、滑油がまわりにはねかゝっている。

クランク車軸がはずれ、曲柄室の中をかきまわしたのである。



ボルガ川の風景  
Europa außer Deutschland, 1928より。



ロシア式の風車  
Stephen Graham 著 Undiscovered Russia, John Lane Co., 1912 より。

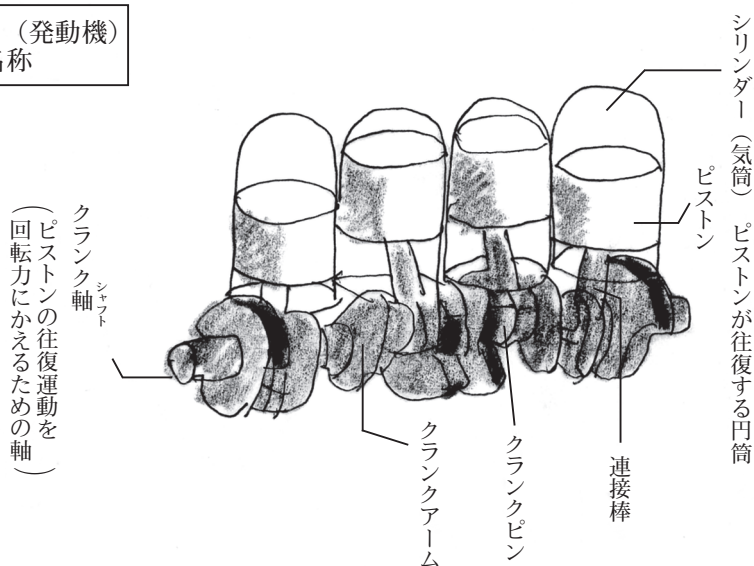
栗村と教官は、こわれたエンジンをしばらくじっとみていた。閑散とした広い畑には、人影ひとつない。二人は飛行服をぬぎ、翼の下にすわり込んだ。

地図をひろげて見たところ、十キロほど引き返したところに、ゴロホベツという町がある。モスクワと東京に事故を知らせなければならない。先程、飛びこえてきた土手のうえを百姓娘が三人やってきたので、大声をだし手をふったら逃げていってしまった。こんどは自転車にのった若者がやってきたので、身ぶり手まねで電報を打ちたい、という、ゴロホベツにあるという。

そのうちにさっき逃げて行った娘たちと農夫らがやってきた。農夫たちに手伝ってもらって、機を畑のすみ——木立に移した。そのとき手斧を



エンジン（発動機）  
の各部名称



もった赤鼻の老人が、畑の麦をゆびさしながら、がみがみ怒鳴りたてた。その者は畑の持主であった。そこでポケットに入っていたいくらかもないロシア紙幣をその老人にあたえ、モスクワに行ったら損害を弁償してやるという意味で、「モスクワ」、「モスクワ」といったら、こちらの意が通じたのか、ようやく笑顔になった。

教官はゴロホベツの町に電報を打ちに出かけた。機の係留（つなぎとめ）を手伝ってくれた農夫の馬車にのって三キロほど行くと、騎兵三名と出会い、そのうちの二名がモスクワの大使館に電報を打つためにセルマにむかった、とあとで聞いた。

不時着したところは、さびれた村であった。民家で牛肉と野菜の塩ゆでを供されたり、セルマのロシア軍の露营地のテントで世話になった。けっきょくロシアの兵隊に機を解体してもらい、それをモスクワに送り、イギリスから空輸した新しいエンジンを取りつけて、飛行をつづけることになった。イギリスからエンジンが届くまで、相当な日数がかかることが予想された。

モスクワの日本大使館へは、不時着をつたえ、法政への連絡と通訳の派遣を要請した。やがて若い外務省留学生が、苦勞して手に入れた牛肉のカンズメ、パン、キウリ、パイなどをもってやってきた。不時着から三日後——六月二十九日の午前九時半ごろ、モスクワに到着した。

不時着したゴロホベツからモスクワまでは二五〇キロの航程であり、飛行機なら三時間ほどで行けるのだが、汽車だと十一時間もかかった。栗村と教官はひとまずモスクワの駅舎に着いたが、そこは何という駅かわからなかったという。ベディカーの『ロシア』（一九一四年）によると、モスクワには停車場が九つあるが、かれらが着い



モスクワのクレムリン



シベリア鉄道の駅（モスクワ）

たのは、シベリア鉄道の「カザン、リエザン」Kazan and Ryazan 駅であろう。

駅頭で国防航空科学協会の代表らに迎えられ、車で「グランド・ホテル」に案内されたという。これはおそらくGrand-Hotel de Paris（<sup>グランドホテルパリ</sup>）の意、クレムリン宮殿の近くに位置）のことであろう。大きな三階建のホテルであり、部屋代は一日四〇ルーブリということであった。けつきよくロンドンからエンジンが届くまで、二十三日間このホテルのぜいたくな部屋に滞在した。が、費用は、食事代をのぞき、ロシア側が負担してくれた。

二度の不時着で、ハルピンの銀行から引きだした金はほとんどなくなり、教官がもっている金とあわせても、せいぜい十日と持ちこたえられそうもなかったから、ロシア側の好意はありがたかった。

やがて例の外務省留学生に連れられて日本大使館にいき、大使以下の館員にあいさつをした。法政機は、六月二十六日にモスクワのフルンゼ中央飛行場（モスクワの北西七キロに位置。コディンカ飛行場ともいう「一九一〇〜二〇〇三」）にやってくるというので、大使以下の館員が出迎えたが、到着予定の時刻になっても飛来しないので、ずいぶん心配したという。ときの日本大使は、広田弘毅（一八七八〜一九四八、大正・昭和期の外交官、一九三〇年からソ連大使。のち近衛内閣の外相となるが、敗戦後A級戦犯となり刑死）である。

ロシア当局は、外交官と武官、マスコミ関係者、政府とくべつな関係をもつ人間以外、長期の滞在をみとめなかったから、モスクワに在留する邦人は、せいぜい四十名ほどの小人数であった。だからパーティや会合をひらくと、いつもおなじ顔ぶれであった。

栗村と教官は、モスクワ滞在中、広田大使をはじめ、陸海軍の武官その他の邦人から親切にしてもらったという。またロシア側も施設や都見物につれ出してくれた。——モスクワ郊外の滑走訓練場、中央飛行場、航空博物館、美術館、モスクワ河畔の娯楽館、レーニンの丘などを見学した。が、近くの赤の広場、レーニン廟、クレムリン宮殿は、いつでも行けるとおもっているうちに、参観の機



モスクワの赤の広場

会をうしなった。

イルクーツクにいたとき、物価の高さにおどろいたが、モスクワでも驚嘆した。モスクワでは、野菜やくだものがひじょうに不足していた。

朝食（オムレツ、キウリ、紅茶、パンから成るもの）……二人前で九ルーブリ七〇コペイカ。（邦貨約一〇円）  
昼食、夕食（兩人はどんなものを食べたのか不明）……一人前一五ルーブリか二〇ルーブリ。

パンはシベリアで食べたものよりずっと上等であった。が、うす褐色していた。給仕は野菜が不足している、というので、毎朝キウリを一本つけてもらうことにし、それを生でたべた。<sup>なま</sup>二十三日間の滞在ちゅう、ホテルの食堂で、イチゴをみたのは二度だけ。陸軍武官（中佐）の家に昼食によばれ、食後にだされた小さなリングは、一個五ルーブリ（邦貨約五円）と聞いた。

ホテルからワルンゼ中央飛行場までの往復のタクシー代……八〇ルーブリ（邦貨約八〇円）

注・片道三〇分くらいの距離。新宿から銀座までの距離に相当し、日本なら五〇銭ほどの料金。

イギリスのシーラス・ハーミーズ社に発注したエンジンは、七月六日に <sup>デル</sup>Derluft <sup>ルフト</sup>（これは栗村の誤記とおもわれる。Derluft が正式名）社の出張所に着いた。が、ロシア側のついで、エンジンの分解と機の組立てがはじまったのは十二日からであった。エンジンの装備がおわり、試験飛行の許可をえたのは、十七日の夕刻であり、法政機は不時着以来、二十二日目に飛びあがった。

注・Deutsch-Russische Luftverkehrs A. G., すなわち *Derluft* のこと。この「ドイツ・ロシア航空運輸株式会社」は、一九二一年十一月に創設され、一九三七年十二月まで営業をつづけた。おもに郵便物と貨物をあつかった。



テスト飛行がおわり、ロシアにモスクワ——ゴロホベツ間約五〇〇キロの往復飛行を願っていたが、許可されなかった。だから法政の訪欧飛行の全航程ちゅう、二五〇キロは、飛ばないま、おわり、空白となったのである。

七月二十一日（火）——午前十一時、法政機はロシア側の代表、広田大使以下の館員らの見送りをうけながら、モスクワのワルンゼ中央飛行場を飛びたった。

### 三 西欧への飛行

計画では、モスクワを立ったのちスモレンスク（ドニエプル川の上流域に位置。モスクワの西南西四一九キロ）を通過するつもりであった。が、出発当日になって、ロシア側から針路を指定され、誓約書にサインさせられた。指定された航路は、ルジェフ（ボルガ川上流沿岸に位置。モスクワの西北西約二〇〇キロ）を通り、ベリーキエ・ルーキ（プスコフ「サンクト・ペテルブルクの南南西二四九キロ」の南東約一八〇キロに位置）に出るものであった。

モスクワを飛びたった法政機は、一路ベリーキエ・ルーキへむかい、ウォロコラムスク——クラスネホルム（森の中の町）——ルジェフ——オチスノエ（森の中の町）——トロパ（ドビナ河畔の町）——ベリーキエ・ルーキをへて、一気にデュナブルク *Dünaburg*（ダウガピルスともドウィンスクともいう。ラトビア共和国南東部の市。サンクト・ペテルブルクの南西五三三キロ）にむかうことにした。モスクワの飛行場のまわりは草地であり、そこに整然とならんだ航空隊のテントがあった。地上ではたいして美しくもないモスクワの街は、空からながめると案外きれいにみえた。市内を流れるモスクワ川は、茶色であった。

機はそれより、畑・牧場・暗緑の森・湖などの上空を進むうちに、スモレンスクから出ている鉄道に行きあたり、航路を西にかえ、デュナブルクへ直進した。何とはなしに、国境がちかいことがわかった。平野のなかに二本のレールがのびているが、それはうす気味わるく、黒く光っていた。

やがてドビナ川（独デュナ）の清流にそったデュナブルク（ロシア名・ドヴィンスク。ドビナ川右岸に位置する人口約十二万の市（大正三）。亜麻・材木・穀物の取引がさかんである）の街がみえたので、機首を左に転じると、三方を丘陵にかこまれた飛行場が目に入った。六時ごろ着陸した。モスクワから当地までの距離は、約八〇〇キロ、それを七時間ほどかけて飛行した。

作業中の士卒や温顔の隊長らに出迎えられた。英語であいさつしたら、相手はロシア語で話してきた。明日、ケーニヒスベルクへ出発するから、ガソリンと滑油がほしいというと、満載ちかく入れてくれた。格納庫のとなりにあるバラックに案内され、白パンのサンドウィッチと紅茶をだされた。二カ月ちかく、黒パンばかり食べてきた者にとって、「白パン」はまぶしいほど美しくみえた。

若い将校といっしょに電報を打ちに、車でデュナブルクへ出かけた。いなか道や沿木道をほしり、街中のレンガ造りの大小の門をくぐり、郵便局に着くと、大学宛（東京麹町富士見町）に、つぎのような電文（英文）を打った。

21ST ARRIVED DUENABURG 5.51 P.M

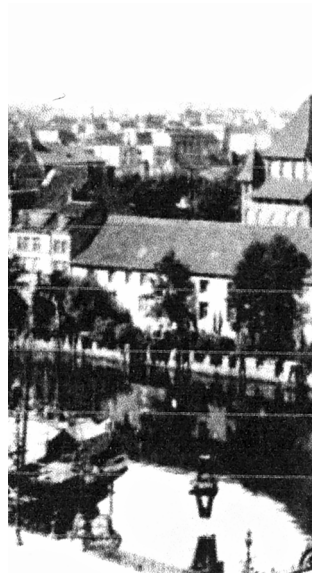
KURIMURA

（二十一日 デューナブルク 午後五時五十一分着 栗村）

この電文は、七月二十一日の一九時四〇分に、<sup>「デュナブルク」</sup>ダウガフピルス（ラトビア）から発信され、翌二十二日の午前三時四十五分に麹町局が受信した。デュナブルクは低い家並みがつづく街である。通りは四角の小さなみかげ石でもって舗装されていた。電車は走ってはいなく、自動車を通るのもまれであった。が、自転車が多いのが目についた。町ぜんたいは、ひっそりとし、家々や兵營、公園などをみた。女性の服装はいなか風ではあったが、人目をひいた。これまでそまつな衣服を着た女性にみなれた目には、びっくりするほど美しかった。

飛行場のバラックでは、隊長が晩さんのしたくをしながら待っていた。ランプをともし、食事がはじまると、隊長は首都のリガ（リガ湾より十五キロ上流の西ドビナ川沿岸に位置。市は砂質の平野にある。市街は旧市街と新市街にわかれる。一九世紀にモスクワ、レニングラードにつぐ工業都市に発展）まで行ってみませんか、とリガ行を勧めた。が、リガ訪問は飛行計画に入っていなかったし、不時着により余計な日数をついやしたので先を急ぐことにした。それをおぼつかない英語で相手に伝えるのは骨がおれた。

翌朝、目がさめたら、はげしい雨がガラス窓を打ちつけていた。朝食のとき、隊長はリガから日本機に来てくれと電報がきている。が、行ってみませんか、とふたたびリガ行を勧めた。勝手に飛行経路をかえるわけにはゆかぬのでお断りした。雨がすっかりやんだのは夕方のことだった。



ケーニヒスベルク（ドイツ）の街

ら、五時間ほど飛ぶのである。

一夜あけたデューナブルクの空はくもっていた。大きな黒い雨雲が、つぎからつぎへと流れてゆく。むかい風のうえ、気流がわるいため、機体はたえずゆれうごく。高度を八〇〇メートルにとり、ウィルコムル（ウィリジャ河畔の街）（コウナスともいう。十一世紀に創られた古い町）

——コブノ（十三世紀来の古い町。人口は約八万八〇〇〇。その半数はユダヤ人「大正3」）——インステルブルク（ケーニヒスベルクの東七五キロに位置）——ベローウへと進んだ。飛行中、七月末だというのに寒く、手袋をはめた手先がかじかんだ。コブノまでは緑の丘陵、大小の湖水、畑などをみ、インステルブルクまでは、畑や鉄道の小さな駅、ブレーゲル川をみた。

ベローウを過ぎると、ケーニヒスベルクはもう目の先である。青空のもと、ブレーゲル川に二分された青い野原がみえる。飛行場の平面がみえたと思ったら、格納庫の黒い屋根にかいた“KÖNIGSBERG”の白い文字がはっきりと読みとれた。ケーニヒスベルクに着陸したのは、二時十四分であった。

格納庫のまえで、税関吏によって航空日誌とパスポートの検査を受けたのち、空港内のレストランでおそい昼食をとった。食事をおえたとき、りっぱな男が名刺を差し出した。その者は新聞記者であった。相手は英語がわからず、こちらはドイツ語が怪しかったので、いっこうに要領をえなかった。が、学生の飛行機を入れた格納庫へ連れていき、案内してくれた。

そのあと、街中のパルク・ホテル（七階建の豪華ホテル）に連れてゆかれたが、連絡してあったとみえて、英語を話す別の新聞記者がまってい

空は青空、夕やけ雲がきれいだった。

七月二十三日、午前九時半ごろ、デューナブルクの飛行場を立ち、ケーニヒスベルク（のちのカーリーニングラード）にむかった。この市はプレゴリャ川の下流域に位置し、起伏する土地にある。人口は約一九万（大正3）である。東プロイセン第一の国際都市である。哲学者カントの出生地として知られている。第二次大戦中、ロシア軍の砲撃と連合軍の空襲により、街はがれきとなった。戦後、ソ連に併合された。デューナブルクからの航程は、四五〇キロである。それを向い風に抗しながら

た。

その記者は、当方の飛行目的や市長宛のメッセージをもっていることがわかると、これから学生をあつめるが、かれらと共に市長を訪問したい、といった。工科大学の学生三名がやってきた。その者たちと早速車にのると、電車の通っていない街路を進み、ブレーゲル河畔ブリットハースの市庁舎をおとずれ、市長と会った。市長は長身のやせた人だった。笑みをうかべ歓迎してくれた。

日本語で書かれた東京市長・永田秀次郎（一八七六―一九四三、内務官僚・政治家、フィリピンで客死）のメッセージを、市長のまえでよみあげたあと、それを怪しい英語に訳すと、工科大学生がドイツ語に訳した。市長はいつ東京をたったとか、不時着をしたロシアではどのくらい滞在したのか、と質問した。市長との会見のあと、学生らと庁舎まえのカフェに入り、お茶をのんだ。

翌朝、朝食をはこぶウェ이터といっしょにホテルのマネジャーがやってきて、日本人飛行士が飛来した記事を見せてくれた。栗村の名刺は、漢字の面がさかさまに写っていた。昼すぎ、新聞記者、市長差しまわしの豪華なダイムラー車がやってきた。飛行場へいき、エンジンの手入れをすませたのち、飛行場長といっしょに車にのると、ケーニヒスベルクの市街見物にでた。車の窓からみたものは、――

ケーニヒスベルク宮殿シュロス（ゴシック様式の塔をもつ大きな四辺形の建物。市のほぼ中心に位置する）

旧市街のせまい道路

白い花をつけたアカシアの沿木道

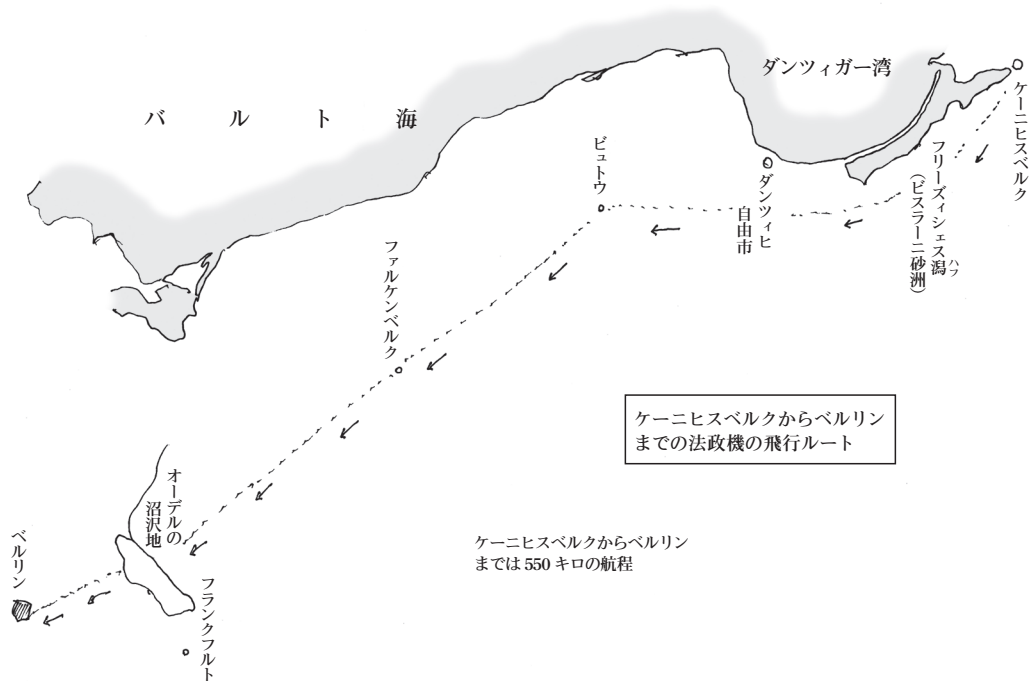
じゅうぶんな間隔をおいて立ち並んでいる、赤や青の屋根をもつ家々

緑の芝生、花壇、遊園地

ヒュルステンタイヒ公園（貯水池のちかく）

などであった。

栗村がみるところ、ケーニヒスベルクの街ぜんたいの印象は、うつくしい公園といったものであった。噴水のそばのベンチにすわり、水煙や立木ごしにみえる教会の塔をみていると、いんいんと鐘の音がきこえてきた。



いったんホテルにもどり、腹ごしらえをしてから、落日（いりひ）をみに、北へ五〇キロほど行ったところにあるクランツ（またはクランツクーレンともいう。バルト海に面した町）の海岸へ出かけた。車は時速六〇マイルの快速力で舗装道路を走った。道の両側には、松の原木が立ちならんでいた。クランツの町にちかづく、急に避暑客のすがたがみられた。砂丘がつづく松林の下で車をおりた。

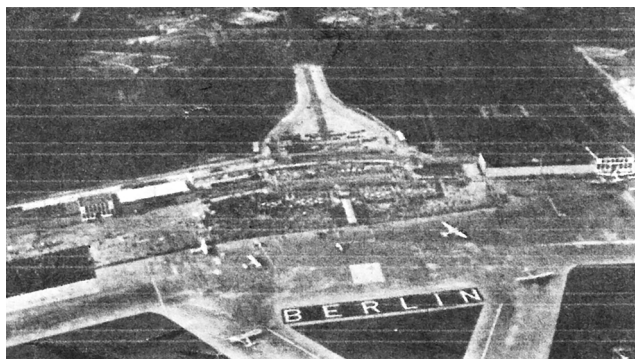
十メートルほどの高さの砂丘をのぼると、潮のにおいが鼻をついた。海がひらけ、いままさに真つ赤な大きな太陽が沈もうとしていた。空には夕やけのいわし雲がひろがっていた。砂丘には二〇メートルほどの高さの鉄塔（見晴らし台）があったので、そこへも昇り、入日（いりひ）をしばらくながめた。海岸には色とりどりの服装をした避暑客のすがたがあり、それをみるのものがよかった。

レストランが軒をならべており、どこも客でいっぱいだった。いつの間にか夕やけが迫り、帰路についた。車は時速九〇マイルの大速度でケーニヒスベルクにむかった。

七月二十五日——ベルリンにむけて出発する日である。ホテルの部屋は、四階にあり、そこから中庭や遠くの木立ちがみえた。が、この日は早朝から濃い霧がたちこめていて、ぼんやりとしか見えなかった。飛行場もすっかり霧につつまれていた。くもりガラスを透かして見たような太陽が昇りはじめると、霧がはれてきた。若草が芽ぶいた飛行場はうつくしかった。

格納庫から機をだし、プロペラをまわしたが、なかなかうごかない。エン





テンペルホーフ飛行場（ベルリン）

ジンが冷え切っていたからである。三〇分ほどプロペラまわしをやったが、だめであった。それを見ていた、三、四人の作業員のうちの一人が、代わりにまわしたとき、ずざましい爆音をたてて回りだした。

モスクワを出発するとき、ドイツ貨幣を五〇マルクもっていた。ケーニヒスベルクの飛行場に着いた際に、教官と二人で五〇ドルづつ両替をした。プロペラまわしを手伝ってくれた者にお礼をしようと、ポケットの金をみたら、あいにく小銭がない。そこで思い切ってその男に五〇マルク紙幣をあたえてしまった。が、チップはバルク・ホテルの部屋代よりも高くついた。

九時ちかくに離陸した。露にぬれた緑の滑走路をすべりだすと、高度を六〇〇メートルにとった。美しいケーニヒスベルクの市街を眼下にのぞみ、ブレーゲル河口から南下し、細長いフリーゼス<sup>フツ</sup>ハッ<sup>ハフ</sup> Frisches Haff（ビスラーニ砂洲ともいう。バルト海のダンチヒ湾の南東に位置）の上空をとんだ。そこは日本でいえば、「天の橋立」のような所である。

離陸してから一時間、機はダンチヒ自由市（グダニスクともいう。バルト海に面する港町。第一次大戦後自由都市。第二次大戦後、ポーランド領）の上空に達した。その飛行場のうえを一周したあと、西南のビュトウ Bytów（グダニスクの南西に位置する）の町へ針路を転じ、六〇キロばかりつづく丘陵地を通過するころ、ビュトウの上空に達した。ここからファルケンベルクを通過してベルリンまでは一直線である。でこぼこの地表がおわると、青い水をたたえた大小の無数の湖水が目に入り、また赤い屋根の村のうえを通りすぎた。

十二時半ごろ、オーデル川（ドイツとポーランドの国境を流れる川）に達した。ベルリンへはもう一時間とかからぬ。やがてオーデルの沼沢地<sup>ブルッ</sup>（Oder・Bruch）を通過し、小さな森が点在するゆるやかな丘陵のうえを飛んでいった。あと三〇分でベルリンだというとき、目のまえに樹木がうっそうと茂った山があらわれた。この山を越すと、ベルリンは目と鼻の先である。十二、三分ほど飛んだとき、はるか地平線上に天にむけて煙がたちのぼっているベルリンの偉容がぼんやり見えだした。

さらに十五分ほど飛ぶと、ヨーロッパ随一といわれるテンペルホーフ飛行場（西ベルリン南東部に位置）

のちの西ベルリン国際空港。冷戦中のベルリン大空輸で有名になった）にいたり、大型機が何十機もならんだ飛行場のうえを一周したのち着陸した。午後一時すぎのことである。ケーニヒスベルクからの航程五五〇キロ、飛行時間は約四時間二十分である。

飛行場では、日本大使館の館員、陸海軍武官、在留邦人（校友、鄭 審一教授、留学中の法政の佐々木、児玉教授、朝日新聞特派員）、ドイツ飛行クラブの代表らの出迎えをうけた。旅宿は「ペンズィオン・オーリエント」であり、そこへは朝日の記者が車でつれていってくれた。ベルリンには、五日間滞在した。

七月二十六日……午前中、満洲里で一別して以来の鄭 教授と会った。「ずいぶん心配したよ」といていた。モスクワで世話になった武官を病院に見舞った。

夜は校友や母校の教授らが、うちわの晩さん会をひらいてくれた。

二十七日から二十九日の三日間は、予定が組まれていて、きまった場所にゆかねばならなかった。

七月二十七日……午前中、陸軍武官の案内で、学生飛行団や航空研究所（郊外のアトラスホーフ）を見学した。飛行団では、工科大学生が中心になり、機体の設計、組み立て、操縦などをおこなっていた。航空研究所では、八〇〇馬力の直列空冷エンジンの試作品をみた。昼食はドイツ飛行クラブで供され、そのあと小幡大使のお茶の会に出席した。

七月二十八日……午前中、モスクワの医師の紹介状をもって、シャリテ街の病院をおとずれ、世界的名医の診察をうけた。診断結果は、飛行にさしかえない、というものであった。教官も鄭 教授も安心した。

公園のレストランでのお茶の会に出席したのち、いったん宿に帰った。夕方、工科大学の学生会館（「フンボルト・ハウス」）のダンスパーティに招かれ、イヴニングを着た美人の女学生とおどったりした。

七月二十九日……日本人会主催の晩さん会に出席した。

ベルリン滞在中、歓迎会、見学、お茶の会、パーティ、晩さん会などにひっぱり出されたが、眼底に残っている情景はあやふやであり、どこへ行ったかはっきりしない。ひとは本をよんでも、書かれている内容をすっかり忘れてしまうが、飛行機の旅でたくさんみても、やはり多くを忘れるものらしい。

ナチ党の党首となったヒトラー（一八八九―一九四五）は、一揆をおこした後入獄し、そのあと合法活動によって勢力の拡張をはかっていたが、このころはまだドイツ政界の小惑星にすぎなかった。

七月三十日、ベルリンは晴天であった。きょうはベルリンからベルギーのブリュッセルまで一気に飛ぶ計画である。航程七九〇キロ、モスクワとデュナブルク間は八〇〇キロの飛行であったが、それにつぐ第二の長距離飛行である。

十時すぎ、法政機は大勢の在留官民、ドイツ航空関係者の見送りをうけ、テンペルホーフ飛行場を離陸した。見送り人は、手や帽子をさかんにふっていた。高度を八〇〇メートルにとった機は、針路を西南にとった。ポツダム―ブルク・バイ・マクデンプルク（ドイツ中西部の町）――ハルンブルク―パーダーボーン（ドイツ中西部。ハノバーの南西二二キロ）――ハム（ドイツ中西部。ジュッセルドルフの北東一〇九キロ）――リューネン（ドイツ中西部。ドルトムントの北一四キロ）――ドルトムント―エッセン――ジュイスブルク<sup>「デュイスブルク」</sup>（ドイツ中西部。ジュッセルドルフの北二四キロ）の町を通過した。

ここまでの地勢の特徴は、ベルリン近郊のポツダムを上空からみると、<sup>「箱庭」</sup>のようにみえたことである。そこを過ぎると、緑の小山がつづき、やがてハルツ山地（ドイツ中央部山地）を飛びこえ、ジュイスブルに一直線に進んだ。そこからブリュッセルまで二時間ほどの航程である。やがてライン川をわたり、フレフェルト（ジュッセルドルフの北西二七キロ）を越え、オランダ領に入り、マース河畔のルールモン<sup>「オランダ南東部」</sup>トの国境まで七キロ）へ出た。

ここで高度を五〇〇メートルまで下げた。ルールモン<sup>「オランダ南東部」</sup>トからベルギー領まで七、八キロである。が、ベルギーに入ったとたん、地面は白っぽい褐色をおび、森や畑や道路がごちゃになってきた。いちばんこまったのは、着陸地のアールスコット Aerschot（ブラバント州の町。ブリュッセルの北東一一三マイルに位置）までの途中の目印がないことと、飛んでいる地点がわからぬことであった。地図を何度もみたり、村のうえをいくどとなく旋回し、ようやくアールスコット飛行場に五時頃着陸した。ベルリンを飛びたってすでに六時間四〇分経過していた。

飛行場に出迎えたのは、芦田均<sup>あしたひこし</sup>（一八八七―一九五九、外交官をへて政治家。戦後、総理大臣）代理大使と館員、ベルギーの官民多数であった。宿は大使館のほうで手配した「ホテル・メトロポール」という。これはブリュッセル市内のファミリー・ホテル――「ペンション・メトロポール」 Pension Metropole（フランス・ロワイヤル街六五番地、間数一五）を指すものと思われる。

夜、日本・ベルギー協会の歓迎晩さん会が、電車通りの別なホテルでひらかれ、それには日本大使館やベルギー側の各界の名士ら二十名ほどがあつまり、栗村と教官にベルギー政府より勲章が授与された。翌三十一日、館員とともに飛行場へいたり、市役所や宮殿をおとずれたりし、帰途「小便小僧」の噴水などを見学した。

八月一日の午前十一時半、法政機は芦田代理大使、ベルギー政府代表らに見送られ、アールスコット飛行場を飛びたち、一路ロンドンのクロイドン（ロンドン南部——テムズ川右岸の丘陵地帯に位置）をめざした。イギリスまでは、わずか三八〇キロの航程であるが、ドーバー海峡をわたらねばならない。

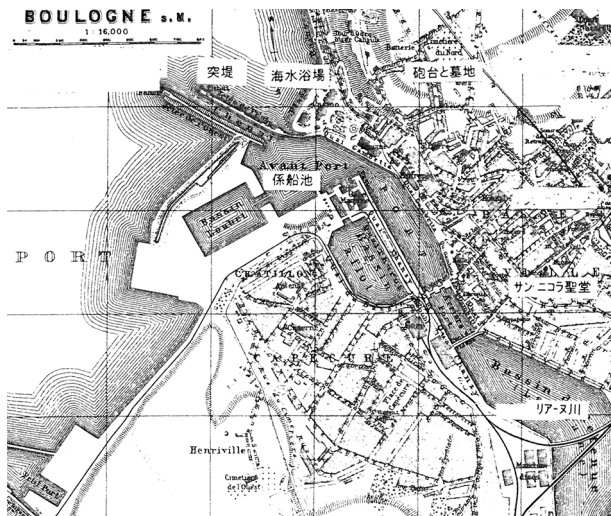
機はひとまずカレー（ドーバー海峡に臨む港町。パリの北二九三キロ）に針路をとって進み、コルトライク（仏・クルトレー、ブリュッセルの西九〇キロ）では、いくらか南にコースをそれた。カレーからクルトレーのあいだは、とくに目ばしい町はなく、平地のうえを飛んでいるだけだった。出発してから二時間ほど経つと、はるか前方にドーバー海峡の海がみえた。

やがて海岸の小ざれいな町のうえに出た。その上空を二、三回まわって見たが、どうも目ざすカレーではないらしい。この間、つよい北風をうけていたから、知らぬ間にカレーの南三〇キロのブローニュ（別称・ブローニュ・シュール・メール。ドーバー海峡にのぞむイギリスへの渡航地）に吹き流されていたのである。

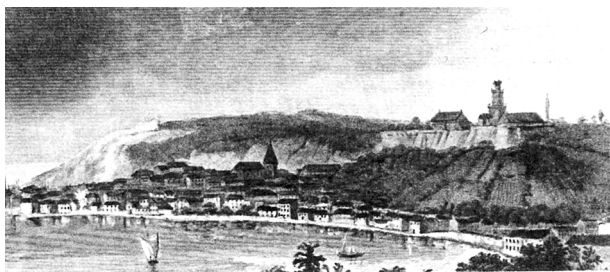
ブローニュから対岸のイギリスまでは、五〇キロほどの距離である。そのまゝ海峡に出ることにし、二十分ほど飛んだら、水平線にうす茶色の陸影のようなものが見えたのでほっとした。教官と顔を見合わせ、思わずにっこりとした。が、よろこびもつかの間、それは雲であった。しだいに不安と緊張が高まっていった。が、やがて眼下に航行中の汽船をみるや、不安な気持はいくらかやわらいだ。ブローニュから三〇分ほど飛んだころ、イギリスの島影がみえた。

ドーバー海峡をわたり、海岸を北上しているうちに、海まで切り立ったように下っている白い崖と緑の陸地をみた。緑の野（いまは麦畑）はうねりながら、どこまでも続いていた。高度八〇〇メートルで飛び、針路を北南にとっているうちに、ロンドン——ドーバー間の鉄道のうえに出た。教官は鉄道にそってロンドンへむかえといった。

霧がひどく、視界はわるかった。二時半ごろ、チャタム（イングランド南東部、ロンドンの東五四キロ）の上空にいたった。が、家並みはこれ



ブローニュ・シュール・メールの地図（1909年）



19世紀のブローニュ・シュール・メール

まで大陸でみたものといふ異っていた。ほどなく蛇行するテムズ川のうえに出、そのまゝ川上に進み、左に大きく旋回したら、大地に白く、「クロイドン」  
CROYDONと書いた飛行場がみえた。

着陸したのは、午後三時ごろである。格納庫のまえで、朝日新聞の特派員、法政機的设计者、華族らの出迎えをうけ、形ばかりの税関の検査をうけたのち、ここから二十五キロ西にあるハンワース Hanworth 飛行場（クロイドンの西北二五キロに位置）へむかった。英国航空関係者や在留邦人による歓迎会に出席するためである。法政機は二機に先導され、ハンワース飛行場へとむかい、そこで航空関係者、在留邦人らの歓迎をうけた。三日間、ハンワース飛行クラブの賓客としてすごした。

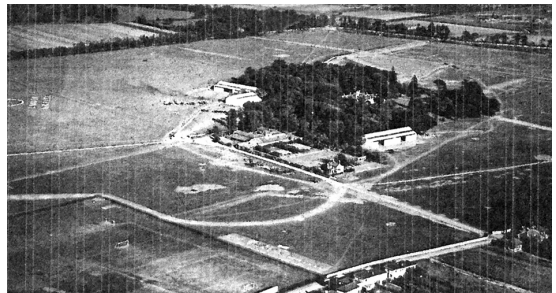
法政機がハンワース飛行場に到着したことは、タイムズ紙（The Times）が「みじかいニュース」（News in Brief）において報じている。

日本の大学生、Y・クマカワとM・クリムラは、自国で設計、製造された飛行機で、五月に東京を出発した者であるが、土曜日にハンワース小飛行場





パーク・レイン・ホテル（ロンドン）



ハンワース飛行場（ロンドン郊外）

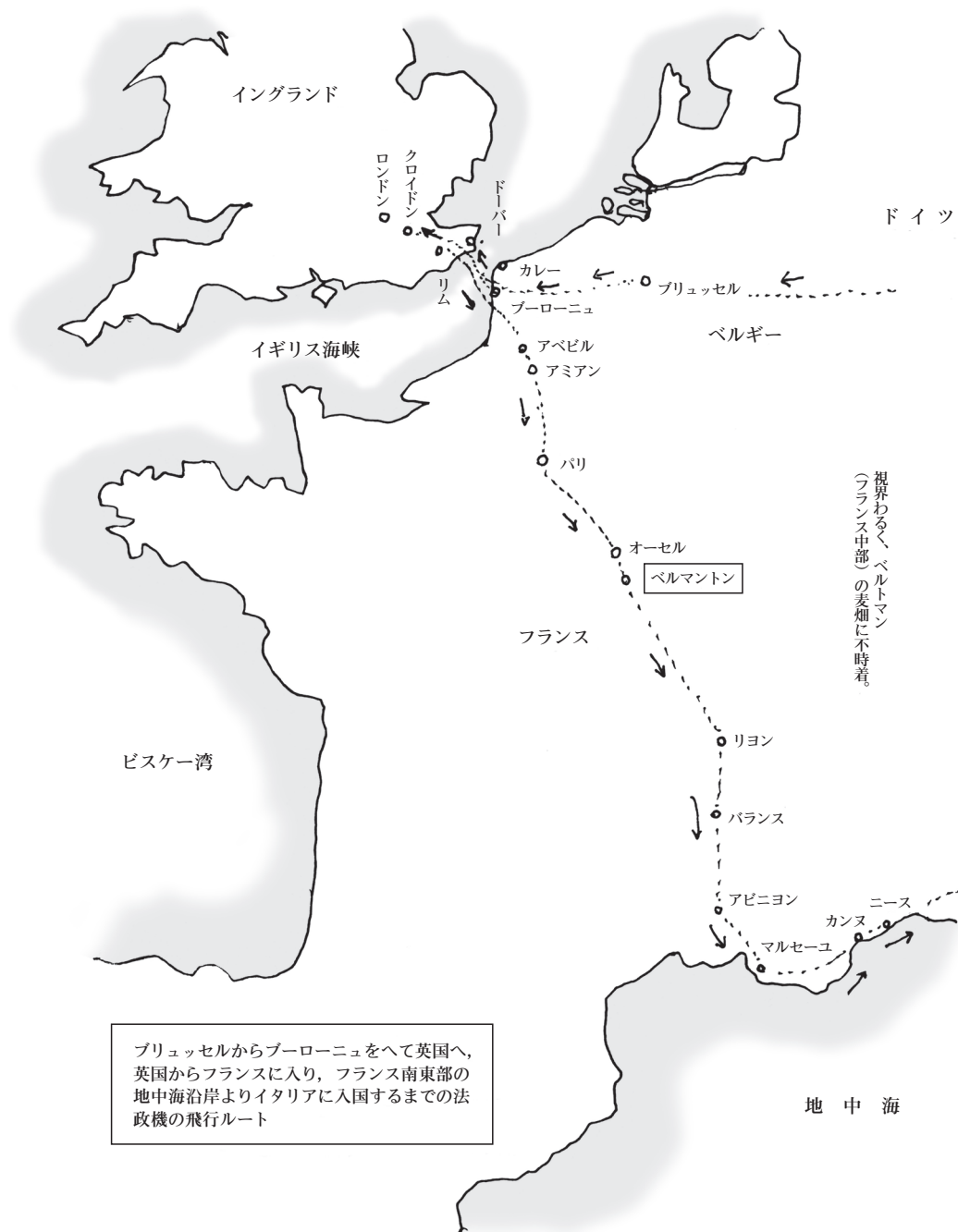
に到着した（一九三二・八・三付）。

イギリスは八月だというのに少しもあつくなく、霧のこい晩などは石炭をたいたほどである。天気はわるく、太陽をおがむことはなかった。ロンドン到着にたいする会長・内田百閒の祝電には、ローマは目前であるから、急がず、無理をするなどあった。

八月四日の霧のこい朝、ロンドンに移動し、ピカデリーの「パーク・レイン・ホテル」（セルフリッジ百貨店のちかく、ホテルの前に公園がある）を旅館とした。この日、エンジンを分解そうじてもらうために、クロイドン飛行場のシーラス・ハーメス社へいった。

ロンドン滞在中、日本大使館をはじめ、陸軍武官、在留邦人、朝日新聞記者、石川島飛行機製作所の吉原技師らから親切にされた。とくに吉原技師からは付ききりの世話をうけた。車でオクスフォードやケンブリッジへ遠出したし、ロンドンの目ぼしい名所もすべて案内してもらった。

ロンドンに滞在したのは九日間である。八月十日——十一時半ごろ、法政機は在留の官民多数、飛行クラブの役員らの見送りをうけながら、曇



天のハンワース飛行場を飛びたった。つぎの目的地は、パリである。が、税関の検査をうけるために、途中、ドーバー海峡にちかいリム飛行場 Lympne Airport (ケント州リムネにある民間飛行場) におりねばならない。ロンドンを飛びたった機は、針路を東南にとり、リムにむかう線路に沿って進んだ。地上は霧がたちこめ、途中小雨にあい、雨はマーデンのそばのリムまでふりつづいた。

リムの飛行場には十二時半ごろ着いた。バラック造りの税関で、ひとりしかない税関吏に、パスポートや航空日誌をみせたのち、パリまでの気象情報をきいたりした。昼食どきであったので、税関吏からパンと牛乳をごちそうになった。

一時十五分すぎに離陸した。空は雨雲にお、われていた。高度は四〇〇メートル、南東の風がかなりつよく、機は上下にゆれうごいた。海のはうまで落ち込んでいる白い崖を飛びこしたら、うす黒い色をしたドーバー海峡にでた。

小雨がふりだした。三〇分ほどで海峡をわたると、イギリスにむかうとき通過したブローニュの町を左下にみ、鉄道にそって南下した。パリまでは一本道である。エタープル(ブローニュの南にある河口)——アベビル(ソム川岸の町、アミアンの北西に位置)——アミアンへと進んだころ、フランスの野を白いけむりを上げながら走っている汽車をみた。ここで南へぐっと針路をむけ、パリをめざした。アミアン(フランス北西部——ソム県の県都。パリの北二四九キロ)からパリまでは、一時間ほどの航程である。

機は雨雲のなかを進んだ。オアズ川(セーヌ川の支流。ベルギーのアルデンヌ高地に源を発し、パリの北西でセーヌ川に合流)を越えたころ、エッフェル塔がみえた。機はそれを目掛けてまっすぐ進み、パリの街並みがみえたとき、左に旋回してル・ブルジュ飛行場(パリのノートルダム広場の北東一二キロに位置。パリにおける最初の飛行場)をさがした。飛行場はすぐみつけた。格納庫がずらりと並んでいて、真中の格納庫のまえで、帽子や手をふったりしている人のすがたをみたが、皆出迎えの人であった。

四時ちかく、着陸した。リム飛行場を飛びたって、わずかに二時間四〇分の飛行であった。在留の官民多数とフランス側の歓迎陣の出迎えをうけた。車でパリにむかい、エッフェル塔ちかくの日本人が経営する「牡丹屋」(アヴニユ街九番地)という日本旅館を旅宿とし、ここに十三日間滞在した。日本旅館のおかげで、マグロのさしみやタイの塩焼きなどをひさしぶりで口にすることができた。

天候やエンジンの手入れのせいで、十一日間の滞在予定が二日のびて、十三日になった。が、毎日、大使館や日本人会、フランス側の公式の招宴、個人的な午さんや晩さんの招待がつづいた。

八月十八日——芳沢謙吉（一八七四～一九六五、大正・昭和期の外交官、犬養内閣の外相）大使の公邸で園遊会がひらかれ、このとき在留の各界の名士らが招かれたが、その中には——

田中館愛橘（一八五六～一九五二）……明治から昭和期の物理学者。重力、地磁気、地震、度量衡、航空の分野において世界的に活躍し、国際会議に

しばしば出席した。第一回文化勲章を受章した（昭和19「一九四四」）。

藤田嗣治（一八八六～一九六八）……明治から昭和期の洋画家。一九一三年（大正2）渡仏し、ピカソ、モディリアニ、スーチンらと知りあい、第

一次大戦下のパリにとどまり、窮乏生活をつづけながら制作に没頭した。

らの顔があり、その知遇をうけた。

招宴や会合のあいまに、シャンゼリゼ、モンマルトル、モンパルナス、パンテオン、ノートルダム寺院、コンコルド広場、ベルサイユ宮殿、ランス（パリの東北東一三〇キロ、シャンパーニュ地方の中心都市）、コンピエーニュの森（パリの北東八二キロ）、ポムペーユなどを見学におとずれた。八月中旬といえは、日本の十月ごろの陽気だが、パリのマロニエの大きな葉は、すでに赤くなりかけており、それがぱさりぱさりとさみしい音をたてて落ちていった。

栗村は、凱旋門の付近——シャンゼリゼの大通りへ毎日出かけると、道路のほうまで張りだしたカフェのいすにすわり、お茶をのんだ。リヨンにむけて出発する前日（二十日）、航空大臣主催の午さん会が、カフェ・ドゥ・パリでひらかれ、それに芳沢大使ほかの館員、陸海軍武官らとともに出席した。

八月二十三日——午後九時。法政機は、通信事務官、朝日新聞の特派員、鄭教授ら三人に見送られて、ル・ブルジェ飛行場を飛びたった。リヨンまでの航程は、三六〇キロである。離陸後、機は高度二〇〇メートルで、飛行場のうえを一周すると、針路を南にとった。空は灰色、くろい雨雲が疾風（はやて）（急に吹きおこる風）のように南東のほうに流れてゆく。雲の流れは速いが、気流はそれほどわるくはない。

ムラン Melun（パリ盆地南東部、パリの南東四六キロ）——オーセル Auxerre（フランス中部、パリの南東一六四キロ）——ベルマントンと、

一時間ほど飛行をつづけているうちに、機は雲とも霧ともつかぬ、灰色のなかに入ってしまった。視界はわるく、一〇〇メートル先もよくみえない。このまゝ、乳白色の飛行雲のなかを進むと危険であったので、教官はオーセルまで引きかえせといった。

眼下に緑の地面、森、畑などが、現れたり消えたりし、ときに梢（こずえ）（樹木の先の部分）が翼にふれそうなきがした。教官はしっかり飛べと、伝声管（くわん）しに叱咤する。森をはなれ、いくぶん視界がよくなったとき、操縦は教官にかわり、低空のまゝ、畑のうえを回りはじめた。

（どうやら不時着するらしい）

と、栗村はおもった。

道路を走っていた車がとまり、心配そうに空をみあげている。

教官は刈入れがすんだ麦畑のうえを何度か旋回したのち、その畑に不時着した。ときに十時四十五分ごろのことであった。場所はオーセルの南二十五キロ——ベルマントンの近くである。機の降下を不安げにみる人々の数が、いつの間にかふえていた。やがて英語が話せる土地の者が車でやってきたので、その者にベルマントンの郵便局に連れていってもらい、パリの大使館とリヨンの領事館に電報を打った。

そのあと局のむかい側のレストランに入ると、連れのフランス人、教官とサンドウィッチをたべた。世話になったフランス人に礼をし、午後二時ごろ、ガタガタという衝撃をうけながら、麦畑を飛びたった。視界はよく、高度二〇〇メートルで針路を南東にとった。一時間でラングレー高地のうえを飛びこえ、さらに進むと、陽光をあびたシャロン・シュル・ソーヌ（フランス中東部、ソーヌ川北西岸に位置。パリの南東三四キロ）の町がみえた。

ソーヌ川に沿って一時間ほど南下すると、リヨン（フランス中東部に位置、フランス第二の都市）の市街が眼下にひろがった。目ざすブロン飛行場は、街の東南にあり、すぐわかった。四時ごろ着陸した。飛行場では宗村領事夫人、館員らの出迎えをうけ、車で領事官邸に案内された。その後市街のオテル・グラン・ヌーヴェルに宿をとり、一休みした。夜は、エリオス、という鳥料理店での歓迎会に出席した。

翌日は一日じゅう雨だった。午前中、燃料の補給と点火栓をそうじするために飛行場へいった。午後、雨のなか宗村領事の案内により、フルベールの丘にさがり街を見おろしたり、大聖堂（バズリク）を見学した。夜は領事官邸で焼きの晩さん会がひらかれ、それに出席した。

八月二十五日の九時ごろ、——宗村領事および館員らに見送られ、ブロン飛行場を飛びたった。飛行場のうえを一周し、針路を南にとった瞬間、



滑油の焼けつくような匂いがした。さらにエンジンのカバーから「青いけむり」が筋をひいた。エンジンからも、かさかさという変な音がした。操縦は教官にかわった。降下姿勢をとり、地上一五〇メートルくらいになったとき、プロペラはびたりとうごきを止めてしまった。離陸して七分後のことである。緊急着陸し、エンジンカバーをあけたら、

——二番気筒（シリンダー）の排気管に、ピストン（円筒内を往復する栓）のアルミニウムの合金のくずが散って光っていた。  
リヨン市街にもどろうとしていた宗村領事の通訳で、エンジンを分解させたら、四番気筒も故障していた。

さっそくロンドンにいる吉原技師に電報をうち、シーラス・ハーメス社の機関士の派遣と部品の交換を要請した。二十七日の午後、機関士らが到着したので、翌二十八日の朝から修理作業にとりかかり、二十九日の夕方、ようやくおわった。故障のていどは意外にひどいものであった。

八月三十日——朝、試験飛行ののち、十二時半ごろ宗村領事、館員らに見送られて、飛行場を飛びたった。つぎの目的地はマルセーユ（フランス南東部の古い港町。パリの南東七七〇キロ）である。リヨン——マルセーユ間の航程は、わずか二六〇キロである。

法政機は、平らの畑のうえを南南西にむけて飛び、ビエンヌ（フランス南東部——ローヌ川左岸に位置）——バランス（フランス南東部——ローヌ川の河岸段丘に位置）——モンテリマール（フランス南東部——ローヌ川とルービオン川との合流点に位置）——アビニオン（フランス南東部——ローヌ川の下流左岸に位置する古都）上空を通過した。南仏の空は青くすんでいた。エンジンの調子はよく、好天のなかを飛ぶのは気持ちがよかった。

アビニオンから針路を南東に変えた。ジランス川の南の白亜の地面、木や草がほとんどない禿山（三〇〇メートルくらい）を越えたら、エタ  
ン・ドゥ・ベルとよばれる湖水がひろがり、その先にマンニアーヌ飛行場があった。マルセーユのこの飛行場に着陸したのは、二時四十五分であ  
った。

友田領事および館員、在留邦人、フランス人関係者らの歓迎をうけたのち、翌日の出発準備をした。車で市街にむかい、オテル・グラン・ロベ  
ルでしばらく休んだあと、高台にのぼり、ノートルダム・ドゥ・ラ・ギャルド寺院を見学したり、マルセーユの港や街を俯瞰した。夜は日本料理  
店「富士屋」の一室で、歓迎会がもよおされた。残留邦人がそれぞれ持ちよった料理をこちそうになった。それはローマに入る前夜の想い出とし  
て、長く心にのこるものであった。



八月三十一日——午前八時ごろ、法政機は友田領事夫妻、残留邦人、飛行場関係者らの見送りをうけ、離陸した。が、すぐ滑油ポンプの故障に気づき、着陸した。一時間後、ふたたび機上の人となった。つぎの目的地はイタリア——ピサ（イタリア中西部——アドリア海にのぞむ町。ローマの北西三四〇キロ）である。

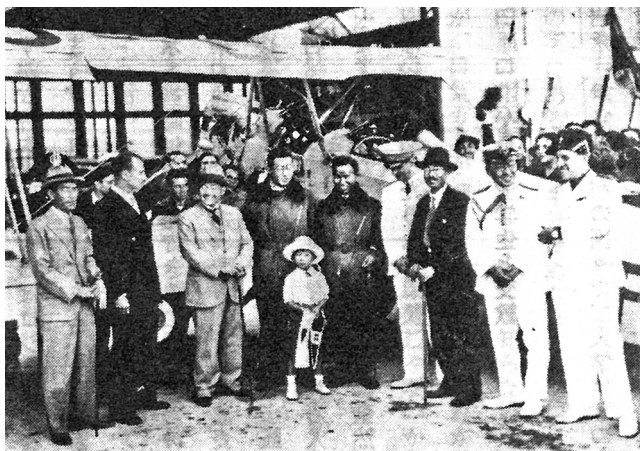
法政機は、針路を東にとり、地中海にそってカンヌ（フランス南東部——パリの南南東九〇二キロ）——アンチープ（フランス南東部——カンヌの北東九キロ）——ニース（フランス南東部——マルセーユの東北東一五七キロ）——モナコ（フランス南東部——モナコ公国）——<sup>「マントン」</sup>マントーヌ（フランス南東部——ニースの東北東二〇キロ。イタリアとの国境にちかい）の上空をとび、サン・レモ（イタリア北西部——ジェノバの南西一四四キロ）にいたった。マルセーユを飛びたった機は、山地をまっすぐ東に飛び、やがて赤や青の屋根をもつカンヌの街の上空にでた。その後さらに進むと、右手にこい紺色のリグーリア海（イタリア北西部——地中海北部の海）がひらけ、ニース、モナコをへてフランス領さいごの町マントーヌを過ぎ、サン・レモに到達した。海岸の町は、いずれも色彩に富み、美しいものであった。

サン・レモをすぎ、しばらく進むと、滑油が霧のように吹きつけてきたので、風よけのエボナイト板や飛行眼鏡がまっ黒になった。教官も飛行帽のうえから滑油をあび、まっ黒である。お互い顔を見あわせにっこり笑った。エンジンがとまったら、海上におりるしかない。しかし、不時着する場所がない。さいわい計器やエンジンに異状はなかった。

アルベンガ（イタリア北西部——リグーリア海にのぞむ町）——サボナ（イタリア北西部——リグーリア海にのぞむ町）——ジェノバ（イタリア北西部——リグーリア海にのぞむ港町。ローマの北西五二七キロ）——スペツィア——カットララを通過し、大きな湖水にうかぶイタリア空軍の数十台の大型水上機を眼下にみ、ほどなく進むと、ピサの市街がみえてきた。ピサの飛行場は街の西にあった。一時二十分ごろ、草が白っぽい黄色になった飛行場におりた。格納庫のまえに爆撃機がずらりと並んでいた。

機を格納庫のまえで停めると、たちまち四、五名のイタリア兵がかけ寄ってきた。かれらは滑油によってよごれた飛来者の黒い顔を見て、にやにや笑っていた。佐官クラスの隊長がやってきたので、あいさつをした。

エンジンのカバーあけてみたら、滑油は第一気筒（シリンダー）の挿入部からふき出たもので、大事なことがわかった。別の将校に案内され、



最終目的地ローマに着いたときの記念撮影。左から三人目が吉田茂（駐伊大使）、そのとなりが栗村と教官。一人おいて鄭教授。

法政機三十一日 午後五時五十七分 安着セリ  
右 法政大学二御伝ヲ請フ

といったものであった。

飛行場では、イタリア大使吉田 茂（一八七八～一九六七、昭和期の外交官、政治家、戦後総理大臣）と館員一同、海軍武官、鄭教授、在留邦人、航空クラブをもつ大学生団体、大学生義勇軍やイタリアオリンピック協会の代表、ファシスト義勇軍に属する大学生約一〇〇名らに出迎えられた。

市中の日本大使館に招かれ、祝盃をあげたのち、宿舍の「グランド・ロイヤル・ホテル」（Hotel Royal）のことか。——ヴェンティセッテンプレ

街のグランド・ホテルで、昼食に名物のマカロニをたべた。帰りしなに油屋で、滑油をもとめた。が、十分でない判断し、もう一度車をだしてもらい、油を買いに街にでかけた。午後三時半ごろ、ピサを出発した。褐色の丘陵地を左にみながら、海岸にそって南下した。当初の予定をかね、タルキニアの町からフラッチアーノ湖（イタリア中部の火山湖——ローマの北西三八キロ）を目ざして直行した。湖岸の人家は、赤い夕日をあびており、それが碧水に映じて絵のように美しくかった。フラッチアーノ湖を飛びこしたころ、ローマの街がみえだした。最終目的地のローマに近づくにつれて、胸に熱いものが感じられるようになった。

リットリオ（民間）飛行場（現・ウルベ空港）では、歓迎機をとばし、火をたいて風むきを知らせてくれた。やがて法政機は、飛行場のまん中に描いた、大きな白い円の上空を何回も旋回したのち、着陸した。ときに八月三十一日——午後六時ごろのことであった。

イタリア大使・吉田 茂が幣原外相に送った電文は

三〇番地。アメリカ人にひいきにされたホテル）に入り、東京でローマ到着をまちかねている内田百閒教授に電報をうった。

道ひとつ、ローマの都に 着きにけり、ワッハハ。  
鄭、熊、栗

この電報は、九月一日午前九時にローマから発信され、同日の午後六時ごろ早稲田局が受信した。

当初の計画では、法政機は東京をたって三十七日目にローマに到着する予定であった。が、エンジントラブルや天候悪化により、イルクーツク、ゴロホベツ、ベルマントン、リヨンと、四回も不時着し、道草をくったため、所要日数は予定の三倍ちかい、九十五日かかった。

ローマ滞在中（8・31～9・5）、法政の飛行学生はイタリア官民から大歓迎をうけた。九月一日から同月五日までの、イタリア側の歓迎ぶり、左記のとおりである。

9・1……「ファシスト」党の幹事長ジウリアーチ氏を訪問し、訪伊の趣旨をしるしたメッセージを提出した。同氏は「ファシスト」大学生団体の名において、法政機の壮挙を賞賛し、本邦の大学生団体にたいして友情を表した。

9・3……ローマ市長を訪問し、東京市長のメッセージをつたえた。午後一時、ローマ法王の謁見をうけ、栗村と熊川は、法政のカトリック信者から託された祝辞を法王にわたした。それになんとして法王は、法政大学のカトリック研究団体のために降福式をおこなった。

午後七時、ヴェネチア宮殿において、ムッソリーニ（一八八三～一九四五、イタリアのファシスト政治家・首相〔一九二二～四三〕）の接見をうけた。ムッソリーニは長途の飛行の成功を祝したうえ、飛行の状況についていろいろ質問し、「ファシスト」大学生団体の小旗を手交し、じぶんの写真を栗村らに贈った。

9・4……ローマ大学において歓迎のレセプションが催され、法政機の壮挙完成を祝して、ローマ大学は、栗村、熊川兩名を名誉学生とし、制帽（ゴリヤス帽子）を交付した。

9・5……栗村らはナポリにむけて出発した。



このほか兩人のために、「ファシスト」大学生団体、航空省、イタリアオリンピック協会らの歓迎の宴がもよおされた。さらにかれらはローマ市内および郊外の名勝旧跡に案内され、また「ファシスト」の拳国教練所、大学生のキャンプ生活のようすなどを見学した（特命全權大使 吉田茂が幣原外相に送った報告）。

## むすび

法政機がヨーロッパにむけて飛んだ昭和六年（一九三一）は、どのような年であったのか。

前年から国民は不景気と失業にあえぐようになり、東北の農村では大凶作が深刻化し、娘の身売りがあたりまえになっていた。「この秋満州で大きな事件がおこる」といった無気味なうわさが、世間に流れていた。三月、陸軍の桜会の中堅将校らは、陸相宇垣一成（うぎかずしげ）をかっさだし、軍部独裁内閣を組織しようとし失敗した（三月事件）。四月、第二次若槻内閣が成立した。五月、官吏の俸給カット（一割減）が閣議決定した。そのため減俸反対運動がおこった。七月、長春の西北約三〇キロの万宝山において、朝鮮人入植者と中国人農民が、用水路建設をめぐる衝突した。八月、対ソ戦にそなえて諜報活動をしていた参謀本部の中村大尉が、中国官憲にスパイ容疑で殺害された。

うわさどおり秋九月、関東軍（中国東北部に駐屯した日本陸軍）は、奉天郊外で鉄道爆破（柳条湖事件）をしかけ、中国軍との戦端がひらかれた。日本資本主義の行きづまり、満鉄の赤字問題、中国での排日運動の激化がひきがねとなり、満州進出により、難局を打開しようとした（満州事変の勃発）。この事件は、やがて翌年の上海事変や満州国の建設をへて、十五年戦争に突入する端緒となった。

十月、三月事件に失敗した桜会のメンバーは、荒木貞夫を首班とする国家社会主義的な内閣をつくろうとした。が、失敗におわった。十一月、宣統帝（溥儀）は、天津を脱出し、大連にむかった。十二月、政友会の犬養毅が内閣を組織し、満州事変の收拾につとめたが、五・一五事件（昭和七）で暗殺された。

一方、アジアやヨーロッパに目をむけると、いずこの国も国内に騒乱の火だねをかかえ、国家主義的傾向がつよく、激しくゆれうごいていた。中国では汪兆銘らが反蒋連合を結成し、広州に国民政府を樹立した。インドネシアでは、スカルノらの国民党指導者が投獄され、インドではガンジーによる不服従運動がひろまった。法政機が四〇〇〇キロ以上もその上空を飛んだソ連では、党と政府を完全ににぎったスターリンの指導のもとに、農業集団化（二九年）や工業化がはじまり、また、文盲はほぼ一掃され、国家はひたすら社会主義体制にむかっていた。一九三〇年代なか

ばからスターリン崇拜が生まれると、大粛清がはじまった。

ドイツでは第一次大戦後、ヴァイマル共和国が成立した。ドイツ労働者党（ナチ党）のヒトラーは、一揆（二三年）に失敗後、合法活動によって勢力の拡張につとめていた。法政機がドイツを訪れたのは、ヒトラーが首相となり（三十三年）、第三帝国を建設する前夜のことである。

イギリスでは、財政赤字にともなう失業手当の大幅削減法案が成立し、ロンドンやリバプールで暴動がおこった。マクドナルド労働党の挙国一致内閣が成立した。フランスでは普仏戦争（一八七〇〜七二）ののち、第三共和制が七〇年ほどつづき、この間議會制の危機にしばしばみまわれた。フランスにとって、ナチの台頭は、いちばんの脅威であった。のちに人民戦線（一九三四〜三六、左翼連合）が形成されたが、崩壊した。

法政機のゴール地点となったイタリアでは、第一次世界大戦後のはげしい労働運動の結果、ファシスタ党が生まれ、やがてムッソリーニはクーデターにより政権をとると（二十二年）、その党首、のちに首相となり、独裁体制を完成した。法政の飛行士がムッソリーニの引見をうけたところ、かれは権力の絶頂にあった。

法政機がヨーロッパにむけて日本を飛びたつ前年（昭和五）あたりから、日本国内では経済の混乱と不況が進行し、企業による人員整理、賃金カット、労働強化がすすみ、農村の不況はとくに深刻であった。翌昭和六年も、不景気風がふき、恐慌や汚職、政治にたいする国民の不信はつよまった。軍部および右翼団体は、日本の活路を対外進出にむけるようになり、ますますファシシヨ的になっていた。

法政の学内には、反軍国主義、反体制主義的の学生がおり、かれらは法政機の渡欧に反対した。いずれにせよ、不況や社会不安によるくらい世相のなか、法政のプロペラ機は、ヨーロッパに旅立ったのである。結果において、学生機の訪欧といった大げさなことになる。が、その経緯についてのおきたい。

本学には数多の学生サークルがあった。運動のほうではボート部、野球部などもあった。が、野球のほうはたまに優勝することがあっても、あまり強くなく、“負け法政”などといわれた。だいたいがあまり奮わなかったらしい。昭和四年（一九二九）の春——学友会にボート部をつくらう、といった議がおこった。が、やがてたちぎえとなった。代わって浮上したのは、まだわが国のどこの学校にもない航空部をつくらうといった案である。それは学生に操縦訓練をほどこし、社会に航空思想をひろめ、航空界の進歩に寄与しようといった高まいた考えであった。

学生の団体として、学校当局の許可をえ、昭和四年七月に航空研究会がつくられたが、学内にはそんなあぶない会の会長をひきうける教員はい

なかった。が、予科のドイツ語の有名教授・内田栄造（一八八九～一九七一、明治から昭和期の小説家、随筆家、ペンネームは百閑）がひきうけてくれた。会の名称を――

「法政大学航空研究会」

とし、会則もつくった。秋の新学期がはじまってから、内田は学外の関係方面にたいする活動をはじめ、学生委員とともにあいさつに出かけた。

通信省（郵便、電信、電話、電波、海運、航空などの行政をつかさどる官庁）	技術課長（児玉陸軍大佐）	}らと会い、練習用の飛行機二機を払いさげてもらう約束をとりつけた。
朝日新聞社	航空官（今村海軍中佐）	

陸軍省……………通信省航空局の話を快諾し、学生の飛行練習を援助することになった。

海軍省……………軍務局長・杉山少将（のちに元帥）を訪ね、学生航空の開始に激励をうけた。

技術部（前原少将）	}らと会い、学生航空について所見をのべたところ、趣旨に賛同をえた。
航空本部長（安東中将）	

文部省……………学芸課長と会ったが、冷淡にあしらわれた。

文部省の役人は、学生航空を学校の宣伝活動の手段としてとらえたようである。いわく――

――学生を飛行機なぞに乗らせて、それが学校の広告になりますかね。いろいろのことを思いつきますね。スポーツですって。どんな風にやるのです。

注・内田百閑「学生航空の揺籃（ようらん）（発達の初期の段階の意）」『内田百閑全集 第五巻』所収、講談社、昭和47・6より。

法政に航空研究会（部員七名）というものが発足すると、各大学にも航空部が、つぎつぎとつくられた。昭和五年（一九三〇）には、――慶応・慈恵医大・京大・明治・早稲田・立教・東大などが活動をはじめ、「学生航空連盟」が設立された。

通信省の航空局から提供されたのは、つぎのような練習機（二機）である。

ニューポール甲式一型……陸軍  
アプロ五〇四K型……海軍

操縦の練習は、立川飛行場でやり、飛行機は朝日新聞の格納庫にあずけた。

内田百閒は、学生の航空研究会の会長にまつりあげられ、はじめのうちめいわくそうであった。が、だんだんおもしろくなってきた。そのうちにいろいろ思いついた。単なる学生の操縦訓練だけでよいのか。もっとほかにできることはないか。法大生による訪欧飛行計画を秘かに立案したのは、じつは百閒であった。

（夏休みにベルリンまで飛ばそう。それならついでにロンドンやパリへも、いっそのことローマまで……）  
と、考えた（内田「羅馬飛行」）。

訪欧飛行の計画は、外に発表することをさけた。金がかゝることだし、機体やガソリンの入手方法、各国の入国許可も検討する必要があったからである。

機を調達してくれたのは、海防義会（日本の海防に貢献するために、大正十一年「一九二二」に設立された財団法人）という団体であった。機体の制作は石川島飛行機製作所がにない、エンジンはイギリスのシーラス・ハーメス社の一〇五馬力を装着した。経費は、機体に二万円、エンジンに三万円、計五万円（いまの五億円？）ほどかゝったようである（座談会 ヨーロッパへ翔けた法政の翼）。

学校は、この機（「青年日本号」）を海防義会から無償貸与してもらう形にした。

かくして本学は、昭和六年（一九三一）五月、全日本学生航空連盟（朝日新聞社の後援のもとで結成された）の代表として渡欧することになった。その目的とするところは――

一 軽飛行機をもって、主要諸国を歴訪し、彼我の大学生と交歓し、国交の親善をはかる。

というものであった。使命を果たした法政機は、ローマで解体され、梱包ののちナポリに送られ、そこで船に積み日本へ送ったもののようである。

栗村と付添教官が、帰京したのは、昭和六年十月十日であった。おもちゃのような軽飛行機がローマに行くまで、どれだけ費用を要したものが不明だが、大学当局は、電報がくるたびに、苦しい財政のなかから送金に応じた。各国はこの軽飛行機の飛来を好意的にうけ入れ、また外務省の出先機関（領事館、大使館）も壮挙に協力と援助をおしなかった。その労を多とせねばならぬ。

本学の訪欧飛行の成功のうらには、まったく無名人から著名人まで、じつに多くの人々がかかわっている。各国の飛行場関係者の多くは、名の知られていない人たちであるが、飛来者の世話と日本機の整備につくしてくれた。かれらにも労を謝す必要がある。

法政の飛行士二名が会った名士のなかには、イタリアのムッソリーニ首相をはじめ、芦田 均、広田弘毅、吉田 茂といった外交官がいるが、後年これら三名が、わが国の総理大臣になったことは周知のことである。

いずれにせよ、「青年日本号」は、まがりなりにも所期の一大使命を遂行し、国際親善につくし、法政の名を外地およびヨーロッパに宣揚<sup>せんよう</sup>したといえる。

#### 主なる参考文献

法政大学『大学史資料集 第29集 一九三二年「青年日本号」訪欧飛行関係資料』（1）航空部資料 （2）外交史料館所蔵資料 （3）関係新聞記事 （4）資料編、法政大学発行、平成20・3。

注・法政機が東京からローマまで飛んだ道程については、栗村盛孝の『羅馬飛行<sup>ローマ</sup>』（羅馬飛行刊行会、昭和43・1）を参考にした。同書にみられる地名の誤り（表記）は、てきぎ改めて用いた。

ほかに補助的資料として、つぎのような地理書を利用した。

Élisée Reclus 著 *Nouvelle Géographie Universelle, VI L'Asie Russe*, Librairie Hachette et C<sup>ie</sup>, Paris, 1881

John Foster Fraser 著 *The Real Siberia*, Cassell and Co., London, Paris, New York, 1902

Ruth Kedzie Wood 著 *The Tourist's Russia*, Andrew Melrose, London, 1912

Stephen Graham 著 *Undiscovered Russia*, John Lane Company, London, New York, 1912

Prof. Dr. Alfred Philippon 著 *Europa, Europa außer Deutschland*, Bibliographisches Institute, Leipzig, 1928

Baedeker's *Russia* (1914), *Northern Germany* (1904), *Berlin and its Environs* (1923), *Belgium and Holland* (1910), *Great Britain* (1906), *London and its*



*environs* (1923), *Central Italy* (1909)

『朝鮮鉄道線路案内』朝鮮総督府鉄道局、明治44・5。

『満州土産写真帖』満州日々新聞社、大正3・6。

『満州実地視察宝庫西伯利』実業之日本社、大正7・7。

『西伯利鉄道旅行案内』鉄道院、大正8・9。

『朝鮮満州支那案内』鉄道院、大正8・10。

『満州写真帖』中日文化協会、昭和4・12。

『満州視察要覧』藤原満州問題研究所、昭和6・10。

『満州歴史地理』富山房、昭和11・3。

『京城物語』京城府庁、昭和16・12。

加藤九祚<sup>きゅうそく</sup>著『シベリアの歴史』紀伊国屋書店、昭和38・5。

『世界地理風俗大系 第22巻 ソビエト連邦 II』誠文堂新光社、昭和40・8。

『西伯利地誌 上巻』国書刊行会、昭和51・4。

『環海異聞』叢文社、昭和51・6。

『コンサイス地名辞典 外国編』三省堂、昭和52・7。

『世界紀行文学全集 第11巻』ほるぷ社、昭和54・9。

『法政大学新聞』昭和6・1～7。

The Times (一九三二・八・三付)。

『内田百閒全集』(3巻、4巻、5巻、6巻)、講談社、昭和47・2～8。